3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 1
Januar 2007
56. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr



B13411

TESTS
- Märklins 01
- Fleischmanns 17
- Class 66 von Kato/Lemke

WERKSTATT:
- Mastentausch bei Faller-Lampen
- Sound für Feldbahn-Dampflok

Die Sachsen-Franken-Magistrale
Blöcke, Fernverkehr und Kalamitäten

Adliswil und Bauma
Im Modellbahnfieber

100 Jahre Rheinuferbahn
Die Stromlinie

Die Schau im Güterschuppen
Ottbergen trifft Bad Driburg

Mit Macht gegen weiße Pracht
Schnee-Treiben

Fahrt frei!

zu GLÜCK und ERFOLG im NEUEN JAHR

Inhalt

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



36 Eisenbahn am Strom

Ihre Fahrzeuge wirkten zeitweise anders, doch die Rheinuferbahn war eine richtige Eisenbahn.

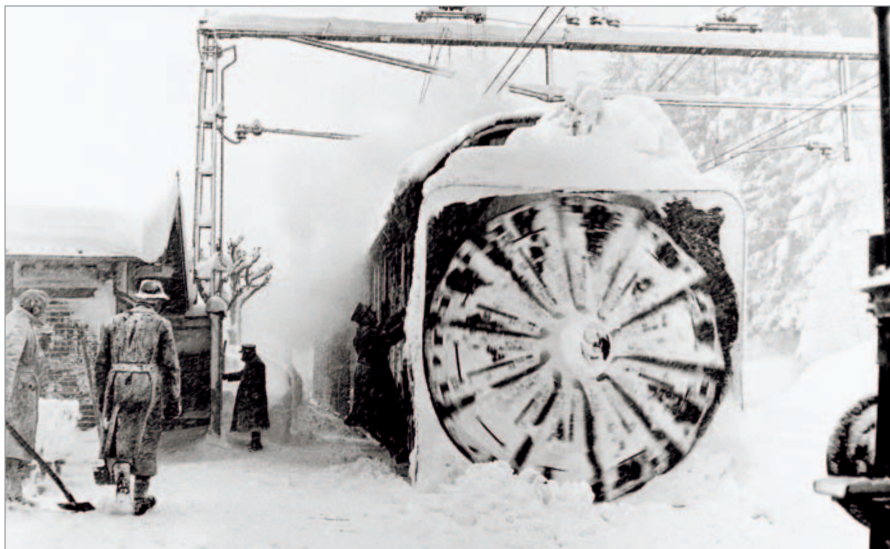
Neigung nach unten 24

Die Zeit der Fernzüge von Dresden nach Nürnberg ist vorbei: Der VT612 hat die Ablösung übernommen.



16 Weiße Pracht?

Drei Episoden schildern teilweise ungewöhnliche Umstände im Umgang mit der kalten Jahreszeit.





64 Holz und Bogen

Straßenlampen mit Holzmast und Bogenausleger prägten das Bild vieler Städte ab den 1950er-Jahren.



Titel: Schneeschleuder (umgebaut) und 52 Märklin.
Foto: Markus Tiedtke

Bad Driburg höchstselbst 82

Die H0-Schauanlage „MO 187“ nach Vorbild Ottbergens hat auch Bad Driburg ein Denkmal gesetzt.

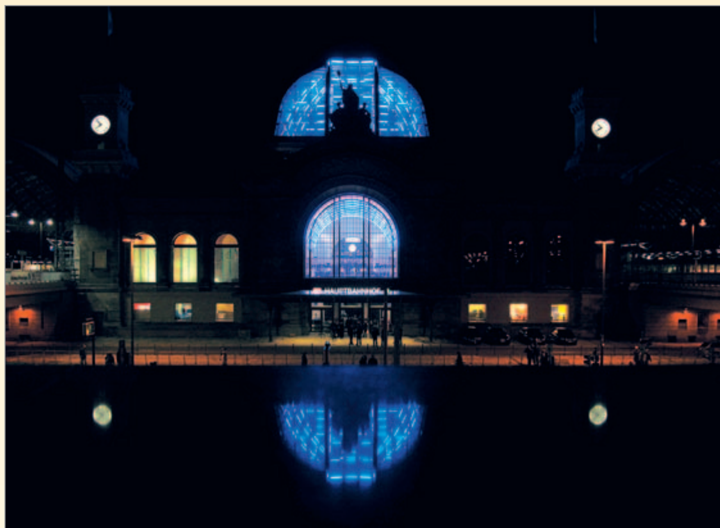


BAHNWELT AKTUELL

— DRESDEN HAUPTBAHNHOF —

Licht und Luft

Neben der Hallenkonstruktion ist das mittige Empfangsgebäude ein weiterer Höhepunkt der Umgestaltung von Sir Norman Foster. Er griff die alte, im Zweiten Weltkrieg zerstörte Kuppelform über der Eingangshalle auf, schuf jedoch eine leicht wirkende Glas-Metall-Konstruktion, die am Tag viel Helligkeit liefert und nachts von innen wunderbar erleuchtet wird.



Fotos: K. Habermann



Staatssekretär Hennerkes, der Dresdner Bürgermeister Lutz Vogel, Ministerpräsident Milbradt, DB-Chef Mehdorn und Architekt Sir Norman Foster sowie Moderator Jobatey (v. l.).

● Kenner wissen es: Mit „Licht und Luft" gewannen die Architekten William Lossow und Max Kühne den 1906 ausgeschriebenen Wettbewerb für den Hauptbahnhof in Leipzig. Der 100 Jahre später, am 10. November 2006, nach sechsjähriger Sanierung mit einer Einweihungsfeier bedachte restaurierte Hauptbahnhof in Dresden verführt jedoch dazu, sich dieses Mottos zu bedienen. Denn das ob seiner Größe zwar beeindruckende Hallenensemble stieß früher wegen seiner Dunkelheit selbst bei hellstem Tageslicht ab. Unter der Leitung des britischen Star-Architekten Sir Norman Foster entstand ein Bauwerk, das laut Bahnchef Hartmut Mehdorn „die gelungene Verbindung der historischen Stahlkonstruktion aus dem 19. Jahrhundert und der Zeltdachmembran des 21. Jahrhunderts" ist. Seit Oktober 2000 wurden mehr als 250 Millionen Euro in den Umbau investiert. Es musste so ziemlich alles erneuert werden: Gleisanlagen, Sicherungstechnik (Anschluss elektronisches Stellwerk 2001), Ver- und Entsorgungsleitungen, nördliche und südliche Durchfahrthalle samt Hochtragwerken (an der südlichen wird noch rund zwei Jahre gearbeitet) und als sichtbarster Ausdruck die Hallenkonstruktion sowie das Empfangsgebäude in Mittellage. Sachsens Ministerpräsident Georg Milbradt nutzte die Eröffnungsfeier, um auf die Bedeutung des Dresdener Hauptbahnhofes für den Freistaat hinzuweisen und dem Bahnchef Wünsche mit auf den Weg zu geben: Erstens möge man daran denken, endlich (wieder) schneller nach Berlin zu kommen, zweitens Verbesserungen auf der Sachsenmagistrale, und drittens, dabei verriet er überraschende Detailkenntnis, auch bessere Verbindungen nach Prag und Wien, stehe doch der Hauptbahnhof auf dem Gelände des früheren Böhmischen Bahnhofes. Auch die beiden Türme des Mittelempfangsgebäudes sind wieder erstanden. Wie schon erwähnt, wird gegenwärtig noch unterhalb der südlichen Durchgangshalle gearbeitet. Die ehemaligen Güterumfahrgleise (S-Bahnsteige 1 und 2) wurden abgetragen, unterhalb der Südhalle sollen weitere Einkaufs- und Serviceeinrichtungen Platz finden. So mag die Eröffnungsfeier als ein Zugeständnis an das Stadtjubiläum 800 Jahre Dresden gewertet werden. Doch soll man nicht vergessen, dass allein die Weißeritzflut vom 13. August 2002 den Hauptbahnhof für Tage lahmlegte und die Erneuerungsarbeiten in erheblichen Verzug brachte.

— BÖRSENGANG DER DB —

Halbgewalkte Lösung

● Im Hickhack der Interessen zwischen DB AG, den Fraktionen von CDU/CSU und SPD sowie Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee ist für den Börsengang der DB AG eine Lösung gefunden worden. Danach wird das Schienennetz nicht, wie von der DB AG gewünscht, im Konzernverbund bleiben; es wird weiterhin dem Bund gehören. Doch die DB AG erhält die Möglichkeit, „Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren". Bahnchef Mehdorn rechnet 2008 mit einem ersten Teilverkauf der DB AG und plant schon Zukäufe in dänischen Stadtverkehren, derweil arabische und russische Investoren Interesse an DB AG-Anteilen bekundeten.

Foto: Piplack



Am 16. November 2006 befuhr 426 016 die Strecke Duisburg-Hbf – Duisburg-Entenfang, als RB 37 „Der Wedauer". Das Foto entstand an der alten Signalbrücke kurz vor dem ehemaligen Hp Regattabahn. Interessant ist, dass das Vorsignal inmitten des Parallelgleises aufgestellt wurde, da dies bereits seit längerer Zeit nicht mehr befahren wird und auch nicht mehr werden soll.

NIEDERSACHSEN

Borkumer Kleinbahn erhält neue Diesellok



Foto: Schumann

Am Reedebahnhof auf Borkum wartet am 23. Juni 2006 Lok „Hannover" mit einem Personenzug auf die Abfahrt zum Inselbahnhof.

● Im März 2007 erhält die Borkumer Kleinbahn eine weitere Diesellokomotive des Herstellers Schöma aus Diepholz. Notwendig wurde die Beschaffung der neuen Lok aufgrund der ebenfalls für 2007 vorgesehenen Einführung des Wendezugbetriebes zur Optimierung der Betriebsabläufe für die beiden Regel-Zugstämme. Derzeit werden die Züge nur von einer Lokomotive bespannt, die am Inselbahnhof und an der Reede jeweils an das Zugende umlaufen muss. Die neue Lok wird auf Borkum unter dem Namen „Aurich" zum Einsatz kommen. Der Name „Aurich" ist auf der Nordseeinsel historisch belegt: Zwischen 1910 und 1952 lief bereits eine Dampflokomotive (Hohenzollern) unter diesem Namen auf Borkum.



Foto: Mann

Seit dem 16. November 2006 setzt die Nordbayerische Eisenbahn (nbe) zu einem vier Monate dauernden Test die remotorisierte W 232.05 (ex. DR-131 015) ein. Die Lok soll hauptsächlich im schweren Bauzugdienst zum Einsatz kommen und, falls der Test positiv ausfällt, plant die nbe den Kauf einer 232. Die geliehene Lok steht kurz nach der Ankunft im Hafenbahnhof Aschaffenburg-Leider, Stützpunkt der nbe. Ihr erster Einsatz erfolgte kurz darauf im Baustoff-Logistikdienst für die Firma Hering, die neue Betonfertigteile vom Verladeort im Aschaffenburger Güterbahnhof zur aktuellen Bahnsteigbaustelle am Hauptbahnhof transportieren ließ.

Nahverkehr für noch mehr Nähe



Dr. Karlheinz Haucke

Es gibt Tage, da lernt man, die Vorzüge einer Modellbahnanlage im trauten Heim besonders zu schätzen. Zumal, wenn die Wetterlage als eher trist zu umschreiben ist, der die Stimmung aufhellende Schnee auf sich warten lässt und man mit dem grauen zweitklassigen Alltag bei der großen Eisenbahn konfrontiert wird.

Da stehe ich nun, zunächst auf dem überfüllten Bahnsteig, sodann im NRW-Express von Hamm nach Aachen, einem dieser überaus erfolgreichen Beiträge der Bahn, sich menschlich näher zu kommen. Und verbringen wir nicht ohnehin schon allzuviel unserer Zeit im Sitzen?

Nun sind aber eigentlich Stehplätze billiger, wenigstens im Stadion. Freilich, die Garantie zum Nichtumfallenkönnen ist wahrscheinlich ebenso ihren Preis wert wie die desinfizierende Alkoholfahne, die uns aus den Tiefen des Doppelstöckerraums umwabert und gegen jedwede Bazillen unempfindlich werden lässt. Auch Knoblauch ist bekanntlich sehr gesund, allerdings besser gegessen als gerochen.

Stunden später, da stehe ich wieder auf dem überfüllten Bahnsteig, sodann im NRW-Express von Aachen nach Hamm. Die Bahn bräuchte Pusher, vielleicht ein Austauschprogramm mit der Tokioter U-Bahn? Alkoholfahne und Knoblauch haben sich inzwischen verbrüdert. Die Bevölkerung schrumpft? Hier und jetzt ist das Gegenteil der Fall.

Eine Anregung für die Modellbahn? Ich bin sicher, da würden selbst die Minimenschen auf die Barrikaden gehen.

Frohe Festtage, ganz ohne Gedränge!

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Georg Trüb

Am 1. November 2006 wurde die Mikado 141R 568 von Genf nach Schaffhausen überführt. Mit der E-Lok wurde zeitweise elektrisch gebremst, um den Dampfer im oberen Lastbereich zu testen. Die Maschine ist in der Obhut der DLM AG. Es ist geplant, viele Sonderfahrten durchzuführen.

SACHSEN

Tests bei der City-Bahn Chemnitz

Von September bis November 2006 testete die City-Bahn Chemnitz einen modernen Diesel-Hybrid-Zweisystemtriebwagen der BR 689 von Alstom. Im Rahmen des Chemnitzer Modells, das prinzipiell dem Kasseler Modell entspricht, fuhr das Hybrid-Fahrzeug im diesel- sowie im elektrischen Betrieb auf den Strecken nach Stollberg, Burgstädt, Hainichen und auf der Erzgebirgsbahn-Strecke nach Olbernhau. In Zukunft könnte man dann mit solchen Fahrzeugen vom Land umsteigefrei in die Chemnitzer City gelangen. Dieses Vorhaben soll bei der Modernisierung des Hauptbahnhofes realisiert werden.

Der Verknüpfungspunkt zwischen Eisen- und Straßenbahn könnte direkt im Chemnitzer Hauptbahnhof entstehen.



Foto: Seraphin

ZWISCHENHALT

Die Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE) haben ihren vorletzten Triebwagen Mitte November verkauft. Neuer Eigentümer des zuletzt in Celle-Nord abgestellten DT 511 (Baujahr 1938) ist die Ilmebahn.

In der CDU-Fraktion des Deutschen Bundestages mehren sich die Forderungen nach einem Gesetzentwurf für Fahrgastrechte. Diese seien „im Vergleich zu anderen Bereichen unterentwickelt".

Die SBB schicken die gemeinsam mit Trenitalia betriebenen neun Cisalpino-Neigetechnikzüge wegen ständiger Störungen zur Untersuchung. Trotzdem setzt die Cisalpino AG weiter auf Neigetechnik und orderte 14 neue Züge. Die soll allerdings Alstom und nicht Fiat Ferrovia herstellen.

Die Gewerkschaften „transnet" und GdBA beraten über künftige Formen der Zusammenarbeit. Eine von Hubert Heil, Mitglied im „transnet"-Hauptvorstand, für Juni 2007 angekündigte Vereinigung wurde jedoch von der GdBA dementiert.

Die Veolia Verkehr AG betreibt den Interconnex Leipzig – Berlin seit dem Fahrplanwechsel dreimal täglich als lokbespannten Zug nach Berlin Hbf tief. Der Ast nach Gera entfällt, Rostock und Warnemünde werden nur sonnabends bedient.

Der Vogtland-Express nimmt einen neuen Weg. Nach Start in Hof fährt er über Plauen, Zwickau, Chemnitz, Döbeln und Riesa nach Berlin. Damit ersetzt er die Alibi-DB AG-RE Berlin – Chemnitz. In Berlin nutzt der Vogtland-Express die Stadtbahntrasse zwischen Ostbahnhof und Zoo.

Trenitalia, der italienischen Bahngesellschaft, droht der Bankrott. Geschäftsführer Mauro Moretti teilte am 13. November mit, dass Trenitalia 1,7 Milliarden Euro Schulden habe und ohne Neukapital vom Staat nicht mehr handlungsfähig sei. Gründe seien die Sparpolitik der Regierung und teure Arbeiten für das Hochgeschwindigkeitsnetz.

Wiederaufbau der Weißeritztalbahn verzögert sich erneut: Der für September avisierte Start wurde auf Frühjahr 2007 verschoben. Zudem verlangte die Oberfinanzdirektion Chemnitz Kostensenkungen. Immer noch offen ist die Zukunft des Abschnittes Dippoldiswalde – Kipsdorf.

Laut einer Emnid-Umfrage von Anfang November sind 71 Prozent der Bundesbürger dafür, dass die Bahn in öffentlichem Eigentum bleibt. Die Umfrage hatte das Bündnis „Bahn für Alle" in Auftrag gegeben.

Der Bundesrechnungshof hat in seinem Jahresbericht wiederholt teure Neubaustrecken-(NBS-)Vorhaben kritisiert. So seien für die NBS Nürnberg – Erfurt punktuelle Arbeiten durchgeführt worden, um das Baurecht aufrecht zu erhalten. Damit nehme das Verkehrsministerium jedoch erhebliche Bauverzögerungen und Mehrkosten in Kauf, ohne die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens untersucht zu haben.

Die DB AG darf die Windbergbahn Freital Ost – Dresden-Gittersee nicht stilllegen. Das entschied das Verwaltungsgericht Dresden. Die Bahn wollte die Kosten für die Neuanbindung der Strecke einem Übernahmeinteressenten aufbürden. Das EBA versagte die Stilllegung, die DB AG klagte.

Bombardier hat am 22. November 2006 mit der SNCF einen Vertrag im Wert von rund 2,7 Milliarden Euro über die Lieferung von insgesamt 372 Triebzügen unterzeichnet, die im Großraum Paris/Ile-de-France eingesetzt werden sollen.

Die „Saftbahn" Bitterfeld – Zörbig ist seit Ende Oktober wieder in Betrieb. Die zwölf Kilometer lange Strecke wurde für 1,3 Millionen Euro instandgesetzt. Vor drei Jahren drohte ihr wegen eines notwendigen Straßenbrückenbaus die Einstellung.

Die Werra Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH ist das neunte in Thüringen konzessionierte Eisenbahnverkehrsunternehmen. Es nahm am 19. November 2006 den Schrottversand zwischen einer Spezialfirma in Walldorf und Eisenach auf.



Foto: Armin Schmutz

Der Sekt spritzte, obwohl das Wetter bereits für genug Feuchtigkeit sorgte.

SCHWEIZ

100 Jahre G 4/5 107 und 108

● Rund 15000 Besucher lockte das große Dampffestival am Wochenende des 28./29. Oktober nach Untervaz bei Chur. Anlass für diese Veranstaltung, die von Historic-RhB organisiert wurde, war der 100. Geburtstag der beiden RhB-Dampfloks 107 und 108, die bei der Veranstaltung etwas verspätet getauft wurden und nun die Namen Albula und Engiadina führen. Zahlreiche betriebsfähige Dampfloks aus der Schweiz und Deutschland der Meter- und Normalspur dampften zur Gratulation auf den Dreischienengleisen in Untervaz. Auch die Be 6/8 III 13302, das berühmte Schweizer Krokodil, zählte zu den Gratulanten. Eine der Hauptattraktionen der Veranstaltung war die große Dampflok-Parade. Lebendige Zeugen der Dampftraktion wie der UeBB-Dampftriebwagen CZm Nr. 31, die Dampfschneeschleuder Xrotd 9213 der RhB, Lok 14 der FO oder andere Dampflokomotiven zogen die trotz zeitweise schlechten Wetters zahlreich erschienenen Eisenbahnfans in ihren Bann.



Foto: Mann

Helvetien lässt grüßen: Im Vorfeld des Hanauer Hauptbahnhofs warten am 27. Oktober 2006 der 415 024 und 411 084 auf ihre ersten Testfahrten. Der 411 wurde mit Teilen des 415 zu einem schweiztauglichen Zug umgerüstet. Fünf Züge der Reihe 415 sind für den Einsatz ab Fahrplanwechsel auf der Strecke Stuttgart – Zürich zu siebenteiligen 411 umgebaut worden und erhalten die Nummern 411 080 bis 084, die aus den 415 080 bis 084 hervorgingen. 415 024 ging aus dem Zug 411 024 hervor, der zwei Mittelwagen an den ursprünglichen 415 084 abgab.

■ **Im Bundesverkehrsministerium** gab es am 20. November 2006 ein Spitzengespräch zur Einführung so genannter „Gigaliner" (60-Tonnen-Lkw). Die Allianz pro Schiene sieht in deren Zulassung einen „Generalangriff auf den Schienengüterverkehr".

■ **Personalie I: Günter Elste bleibt** Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Der Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hochbahn AG bekleidet bereits seit drei Jahren dieses Amt.

■ **Personalie II: Friedrich Smaxwill** bleibt Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland (VDB). Smaxwill, Mitglied des Bereichsvorstandes bei Siemens Transportation, ist ebenfalls bereits seit drei Jahren in Amt und Würden.

■ **Der Nahverkehr rund um Bremen** wird noch 2006 ausgeschrieben. Das Projekt der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen hat einen Umfang von 4,4 Millionen Zug-Kilometern pro Jahr. Ebenfalls neu ausgeschrieben werden die heute von der Metronom GmbH betriebenen Strecken zwischen Bremen und Uelzen.

■ **Die ÖBB reaktivieren** 4010-Triebzüge: Einige Trieb-, Mittel- und Steuerwagen, die über längere Zeit in Pulkau abgestellt waren, werden nach einer Untersuchung wegen der angespannten Fahrzeugsituation beim Fernverkehr der ÖBB wieder dem Betriebsdienst zugeführt.

NIEDERSACHSEN

Zehn Millionen Metronom-Kilometer

● Bombardier Transportation feierte am 25. Oktober 2006 in Uelzen gemeinsam mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und der Metronom-Eisenbahngesellschaft ein „erstes Etappenziel." Der Metronom hat seit Dezember 2003 mit 18 Doppelstockzügen von Bombardier zehn Millionen Kilometer im Regionalverkehr zwischen Bremen, Hamburg, Uelzen, Hannover und Göttingen zurückgelegt. Klaus Baur, Deutschland-Chef von Bombardier Transportation, hob hervor: „Außerordentlich zuverlässig und wirtschaftlich im Betrieb, sind die Doppelstockwagen von Bombardier mit ihrem modernen Raum-Konzept eine der innovativsten Entwicklungen im Personenverkehr. In Deutschland sind schon über 1400 Doppeldecker im Einsatz. Außerdem sind Doppelstockwagen von Bombardier in Israel, Dänemark und Luxemburg unterwegs." Ab 2007 wird der Metronom auf der Strecke von Hamburg nach Cuxhaven fahren. Die Kritik, dass die Ausschreibung von Hamburg nach Cuxhaven auf den Metronom maßgeschneidert gewesen sei und sich deshalb nur der Metronom beworben habe, wies Dr. Gorka, Geschäftsführer LNVG, ausdrücklich als „Quatsch" zurück. Als Betriebswerk für den ab 2007 beginnenden Betrieb mit Bombardier-Traxx-Dieselloks nach Cuxhaven ist das EVB-Betriebswerk in Bremervörde vorgesehen.



Foto: Brüggemann

Feierlich im Konfettiregen kommt die ME 146-13 aus der Halle des Betriebswerks Uelzen gefahren. Südlich von Hamburg könnte sich der Metronom zum Monopolanbieter entwickeln.

BAHNWELT AKTUELL


Foto: Wollny

Am 11. November 2006 wurde eine Sonderfahrt mit der Taigatrommel 120 295 in DR-Farben der Leipziger Eisenbahngesellschaft mbH (LEG) und neun Kesselwagen von Klostermansfeld nach Roßlau Gbf über Güsten, Bernburg, Köthen, Dessau und zurück nach Aschersleben organisiert. Das Motto lautete: „40 Jahre Baureihe 120 im Einsatz".

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.


Foto: Haslebner

Diese Schmalspurzug-Garnitur wird gewöhnlich nicht von einer O&K-Diesellok durch eine Weingegend gezogen, sondern von einer rumänischen Dampflok. Die nur 11,3 Kilometer lange Bahnstrecke wurde im Jahre 1892 eröffnet. Bereits 1951 wurde der planmäßige Personenverkehr eingestellt, der Güterverkehr konnte sich noch bis in die 1970er-Jahre halten. Die Schmalspurbahn war früher außerhalb ihres Einzugsgebietes wenig bekannt. Seit dem Sommer 1971 findet wieder ein eingeschränkter, öffentlicher Personenverkehr an Wochenenden und Feiertagen in den Sommermonaten statt. Seinen Spitznamen erhielt der Zug von Fahrgästen, die früher mit ihren Urin-Fläschchen zum Doktor an der Endstation der Bahn fuhren. Jetzt kann man bei den Dampfbummelzügen auch Flaschen erhalten, allerdings mit einem zwiebelfarbenen Wein, der nur in dieser Gegend vorkommt. Wie nennt sich dieser Zug und wie heißt die Endstation?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Januar 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Novemberheft lautete: „Palma (de Mallorca) und Sóller". Die Gewinner sind: Metze, Blondine, 13627 Berlin; Weinberg, Aernout, ME15 7EN Maidstone Kent/England; Heubner, Andreas, 01277 Dresden; Ludwig, Norbert, 31600 Uchte; Friedrich, E., 42477 Radevormwald; Wohlfarth, Doreen, 04610 Wintersdorf; Kneilmann, Ernst, 55411 Bingen; Bettenbrock, Harald, 49082 Osnabrück; Flierl, Stephan, 92421 Schwandorf; Hanel, Helmut, 02991 Lauta; Kohls, Joachim, 10319 Berlin; Scholz, Daniel, 04157 Leipzig; Jacobs, Gerhard, 91575 Windsbach; Oststein, M., 31141 Hildesheim; Pecher, Christian, 06847 Dessau; Roith, Markus, 97228 Rottendorf; Hübner, Daniel, 04600 Altenburg; von Damaras, Uwe, 02763 Eckartsberg; Knappik, Reiner, 46569 Hünxe; Bauch-Keens, Sandra, 41334 Nettetal.

NIEDERSACHSEN

Castor nach Dannenberg

Sein genauer Fahrplan ist Verschlusssache, aber so viel kann man sagen: Der Castorzug ist ein Güterzug, der stets etwas länger braucht. Tage früher wurde er in Dannenberg aus der französischen Wiederaufbereitungsanlage in La Hague erwartet. Am 10. November 2006 startete der Zug dann in Nordfrankreich mit zwölf Castor-Behältern. Entlang der Wendlandbahn von Lüneburg nach Dannenberg fürchtete die Polizei genau die Demonstrationen und Proteste, zu denen es kam. Bahnhöfe waren abgesperrt, Fahrgastverkehr auf Busse umgestellt. An der Castor-Umladestelle in Dannenberg wartete bereits 295 082 auf den Atommüllzug. In der Nacht vom 12. auf den 13. November erreichte der Castor dann sein Ziel.


Foto: Brüggemann

Belagerungszustand an der Umladestelle in Dannenberg: 295 082 wartet gut gesichert hinter reichlich Nato-Draht. Hier wird der Atommüll auf Lkw verladen und nach Gorleben transportiert.



Foto: Lindner

Nach der Aufgabe der Bedienung vieler Gleisanschlüsse durch Railion-Logistics springen Unternehmen wie EBW-Cargo in diese entstandenen Lücken ein. Zurzeit kommt in Würzburg-Zell V 60.05 im gelungenen Grafitti-Farbdesign zum Einsatz.

Der Schwellenleger

Geschützter Semmering II

Haben die keine anderen Sorgen? Diese Frage stellte sich der neutrale Beobachter kurz nach Karnevalsauftakt am 11.11. angesichts folgender Mitteilung: Der Windbergbahnverein ließ die Bezeichnung „Sächsische Semmeringbahn" als Marke schützen. „Der Name ‚Sächsische Semmeringbahn' ist eine beim Deutschen Patent- und Markenamt ... eingetragene Marke. ... Die widerrechtliche Verwendung dieses Markennamens ist strafbar!", ist bei benanntem Verein in drohend-juristischem Ton auf der Homepage zu lesen. Nun gut, in Deutschland darf man das. Die Folge ist, dass die bislang ebenfalls als „Sächsische Semmeringbahn" bezeichnete Strecke Bad Schandau – Sebnitz – Neustadt in offiziellen Publikationen nun nicht mehr so genannt werden darf. Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO), in dessen Bereich die Strecke Bad Schandau – Neustadt liegt, soll davon nur über Dritte und fast zu spät erfahren haben; unter anderem musste der Druck einer touristischen Broschüre verschoben werden. Bei vielen Einwohnern und Eisenbahnfreunden wird letztere Strecke ihren Namen trotzdem behalten, das kann auch der Windbeutelbergbahnverein nicht dekretieren. Allerdings: Was gibt es gegen den viel bekannteren und markanten Namen „Windbergbahn" einzuwenden? Das beklagen auch Einträge im Gästebuch des Vereins, außerdem, um es mal vorsichtig auszudrücken, Unverständnis zur Aktion überhaupt. Mit der richtigen Semmeringbahn, diese immerhin Weltkulturerbe und Mutter aller großen Gebirgsbahnen, können beide sächsischen Strecken nicht mithalten. Der große Carlo Ghega muss diesen provinziellen Unsinn zum Glück nicht mehr ertragen; mehr als eine Zweitverwertung ist der Markenschutz ohnehin nicht. Übrigens, und damit Schluss: Der Windbergbahnverein hat „Sächsische Semmeringbahn" weder entdeckt noch erfunden.

SCHWEIZ

Doppelstock-Lindwurm



Foto: Armin Schmutz

Eine 400-Meter-S-Bahn wird in Zürich wohl trotz gigantischer Kapazität nie eingesetzt werden. Das 16-teilige Monstrum wiegt leer 872 Tonnen und böte erstaunliche 1512 Sitzplätze.

Eine außerordentliche Komposition aus vier Einheiten der brandneuen Siemens-Doppelstockzüge (DTZ) für die Zürcher S-Bahn der SBB war in der Woche vom 6. bis 10. November 2006 zu beobachten. Zweck dieser Mehrfachtraktion waren Stromabnehmer-Anhubmessungen auf der Strecke zwischen Grenchen-Süd und Solothurn unter Fahrleitung Typ F am 6. und 7. November sowie auf der landschaftlich reizvollen Strecke Sion – Sierre im Wallis am 9. und 10. November 2006 unter Fahrleitung Typ M. Jede der vier Einheiten hatte je zwei Stromabnehmer angehoben, so dass mit total acht Pantographen die Interaktion Stromabnehmer – Fahrleitung ermittelt werden konnte.



Foto: Altmann

Der VT 137 322 wird zur Zeit im Auftrag der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn GmbH (SOEG) aufgearbeitet und soll ab Mitte 2007 für Sonderfahrten zur Verfügung stehen. Mitte Oktober wurde der 1938 von Linke-Hofmann-Busch gebaute Triebwagen im Zittauer Schuppen transportfertig hergerichtet.

BAHNWELT AKTUELL



Foto: Reitmann

Am 7. Oktober 2006 veranstaltete die IG Bw Dresden-Altstadt e.V. in Zusammenarbeit mit der Firma Flügelradtouristik den „3. Sächsisch-Böhmischen Freundschaftszug", den Rübezahl-Express. Die Fahrt ging von Dresden über Pirna, Bad Schandau, Decin vychod, Česka Lipa, Bakov und Turnov nach Tanvald. Der Zug war aus dem Wagenpark der „Dampf+" GmbH gebildet und wurde von Dresden Hbf bis Česka Lipa von Dampflok 528079 gezogen. Ab dort übernahm die tschechische Museumsdiesellok T478.3001 bis Tanvald die Bespannung. Das Bild zeigt den Zug kurz vor Beginn der Rückfahrt im Bahnhof Tanvald.



Foto: Saßmann

Spektakuläre Scheinanfahrt mit der 93.1420 in Hauskirchen am 23. September.

ÖSTERREICH

Dampflokfestival im Weinviertel

● Die IGE-Bahntouristik-Hersbruck veranstaltete gemeinsam mit der Firma Brenner & Brenner vom 21. bis 25. September 2006 ein umfangreiches Sonderfahrtenprogramm auf den malerischen Nebenbahnen des Weinviertels. Die Anreise erfolgte mit eigener Zuggarnitur und der Siemens-Dispolok ER 20-006 von Stuttgart über München nach Linz, wo anschließend eine Sonderfahrt mit der 50.1171 und Spantenwagen in die Wachau stattfand. Am folgenden Tag fuhr man mit der eigenen Garnitur und den Lokomotiven 33.132 und 77.250 von Wien Ost über Zellerndorf nach Laa a.Thaya und retour. Am 23. September ging es mit der 52.7612 und einem GmP von Korneuburg nach Ernstbrunn, wo Busse die Fahrgäste anschließend nach Mistelbach brachten. Dort wartete bereits die 93.1420 mit einer stilechten Weinviertler-Garnitur und setzte die Fahrt mit zahlreichen Fotohalten über Hohenau, Drösing nach Wien fort. Tags darauf folgte noch eine Fahrt mit der 52.7612 und 77.250 von Wien über Sigmundsherberg und das Kamptal nach Krems und Spitz. Am letzten Tag dampfte 919.138 nach einem ausgiebigen Fotohalt und einer Scheinanfahrt im Bahnhof Rekawinkel wie in alten Zeiten bis Melk.

BERLIN

Bahn-Behörde genehmigt Ostkreuz-Umbau

● Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat grünes Licht für die Modernisierung des Bahnhofs Ostkreuz gegeben und den notwendigen Planfeststellungsbeschluss abgesegnet. Das bestätigte Bettina Baader, Sprecherin der Aufsichtsbehörde in Bonn. Der Beschluss inklusive planungsrechtlicher Auflagen und Hinweise wurde Mitte November dem Projektträger übergeben. Die Deutsche Bahn AG möchte den gut 100 Jahre alten Kreuzungsbahnhof für 411 Millionen Euro modernisieren. Baubeginn soll im April 2007 sein.



Foto: G. Habermann

Nächste Berliner Bahngroßbaustelle wird das Ostkreuz. Der in die Jahre gekommene Bahnhof benötigt eine Auffrischung.

SONDERZUG

Bahnromantik in Norddeutschland

● Der Sonderzug „Wintermärchen" wird am 14. Januar 2007 auf die Reise gehen. Abfahrt ist in Wolfsburg. Es geht über Braunschweig nach Vienenburg, Bad Harzburg, und Goslar. Der Zug fährt über Hildesheim nach Hannover sowie Braunschweig und zurück. Für Foto- und Filmfreunde sind Fotohalte vorgesehen, weiter besteht die Möglichkeit der Besichtigung des Museums im Bf Vienenburg. Zur Bespannung des Sonderzuges werden zwei Dieselloks eingesetzt: Zum einen die frisch hauptuntersuchte NOHAB-Lok MY 1147, heute im Bauzugeinsatz bei Eifel/Eichholz in Haldensleben. Die zweite Lok repräsentiert den aktuellen Stand des Diesellokbaus: Die ER 20. Infos gibt es bei Michael Frick, Hauptstr. 5, 39646 Buchhorst, Tel.: 039002/44886 (ab 18 Uhr) oder per Mail: frick.58@web.de. Anmeldeschluss ist der 22. Dezember 2006.



Foto: Frick

In auffälliger, aber passender Neulackierung präsentierte sich vor kurzem die MY 1147.

Bahnwelt Aktuell

ÖSTERREICH

Messfahrten der Steiermarkbahn


Foto: Haslebner

StLB-2016.901 mit Messwagen und blauen Schottertransportwagen als Zug 95871 in Thalheim-Pöls am 16. Oktober 2006.

● Die Steiermarkbahn ist eine Tochter der Steiermärkischen Landesbahn. Zur Erprobung von fabrikneuen Waggons führt die Steiermarkbahn Messfahrten in der Steiermark durch. Im Oktober erfolgten Fahrten zur Untersuchung lauftechnischer Eigenschaften bei Schottertransport-Selbstentladewagen, die auf Gleisbaustellen zum Einsatz kommen sollen. Die Messungen werden von Spezialisten der TU Graz durchgeführt.

TOP UND FLOP



TOP: Schönheide Süd

Der Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahn (FHWE) konnte Anfang Oktober jubeln: Er erhielt einen Fördermittelbescheid, mit dem der Wiederaufbau des schmalspurigen Teils im Bahnhof Schönheide Süd in Angriff genommen werden kann. Ein solcher Bescheid wird zunehmend die Ausnahme. Der FHWE hätte gern zum fünften Schmalspurfestival den Bahnhofsteil präsentiert, doch waren Fragen des Grunderwerbs noch ungeklärt. Der FHWE braucht für den Eigenanteil noch Spenden: Kto.-Nr.: 366 7000 099, BLZ: 870 560 00, KSK Aue-Schwarzenberg.



FLOP: Mehr Geld – für wen?

Alles jubelte über die Steuerschätzung für das Jahr 2007, die dem Bund Mehreinnahmen in Milliardenhöhe vorhersagte. Am 10. November hat der Haushaltausschuss unter anderem über die MIttel für Verkehr und Stadtumbau entschieden. Das Ergebis: Für 2007 20 Millionen Euro mehr für den Stadtumbau, 15 Millionen für die Schiene – und 165 Millionen für die Straße. In den Jahren 2008 bi 2010 lauten die Zahlen 20; 35; 255. Gelder etwa für die Rücknahme der Regionalisierungskürzungen zu verwenden, kam den Ausschussmitgliedern wohl nicht mal als Idee in den Sinn.

BAYERN

Seltener Gast


Foto: Neumann

V 125 (ex. 211 273) der BOB drückt den Orient-Express in den Bahnhof der Kurstadt.

● Der Orient-Express kam am 28. Oktober 2006 zum allerersten Mal nach Bad Wörishofen, ein nicht ganz unproblematischer Besuch: In Bad Wörishofen gibt es nur noch ein Gleis mit knapp 80 Metern Bahnsteiglänge, die Gesamtlänge des Zehn-Wagen-Zuges betrug jedoch 270 Meter. Die Leerfahrt von Türkheim nach Bad Wörishofen erfolgte als geschobene Sperrfahrt mit höchstens 20 km/h! In der Zeit von Samstag, 11.50 Uhr, bis Sonntag, 9.45, fielen alle Regelzüge zwischen Türkheim und Bad Wörishofen aus, Regionalbahnen aus Augsbug endeten in Türkheim. Der Bahnübergang (Bü) im Haltepunkt Bad Wörishofen wurde von Samstag, 12.10 Uhr, bis Sonntag, 9.30, geschlossen, der Bü wurde abgeschaltet und von einem Techniker von Hand geöffnet. Der Besuch des legendären Zuges war eine PR-Aktion der bayerisch-schwäbischen Kurgemeinde. Mehrere Wagen konnten im Rahmen eines gleichzeitigen Bahnhofsfestes besichtigt werden.

UNGARN

Doppelstock-Tests in Ungarn

● Ein dreiteiliger Doppelstockzug fuhr vom 27. Oktober bis 13. November 2006 zu Testzwecken in Ungarn. Zugmaschine war 218 431 der DB AG. Die ungarische Bahngesellschaft MÁV plant, in der Zukunft Doppelstock-Züge einzusetzen. Deshalb erfolgte eine Anfrage beim Wagenhersteller Bombardier, der daraufhin eine Garnitur nach Ungarn schickte. Der Zug bestand aus zwei Zwischen- und einem Steuerwagen und wurde auf Ungarns Hauptverkehrsnetz als Personen- oder Schnellzug eingesetzt. So ist er auch nach Györ (Raab) gekommen.


Foto: David

Der Test-Zug fährt am 2. November 2006 von Györ nach Rajka. Auf dem Abstellgleis stehen MAV-V63 045 und GySEV-V43 332.



Foto: Kuhlmey-Becker

Auf einem bereits stillgelgten Teil des Lübecker Güterbahnhofs musste am 19. November 2006 die Startbatterie des Red Tiger 330090 der OHE mit Hilfe des THW aufgeladen werden. Deswegen auch der ungewöhnliche Standplatz der großen Diesellok, da nur hier die kurzfristige Möglichkeit für die Einsatzwagen des THW bestand, sich direkt neben ihr zu platzieren. Kommentar eines THW-Mitarbeiters: „Für den ADAC ist die Lok wohl etwas zu groß und zum Anschieben per Hand zu schwer."

PRIVATBAHN

Prima bei Veolia

● Bei Alstom-Transport France hat Veolia-Transport-Cargo, ehemals Connex-Cargo, drei E-Loks vom Typ Prima 3U15 gekauft. Damit wurde dieser Fahrzeugtyp, der bereits bei der staatlichen SNCF-Tochter FRET als Reihe 437000 in einer größeren Anzahl im Einsatz ist, zum ersten Mal von einem privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bestellt, eine Option über die Lieferung weiterer Prima an Veolia soll bestehen. Die Fahrzeuge, von denen bereits zwei ausgeliefert wurden, tragen die Bezeichnung E37501 bis 503 und zeigen das neue Veolia-Design, das die ehemaligen Connexfarben Blau/Gelb auch in Deutschland ablöst. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt erfolgen mit E37502 Probefahrten und Personaleinweisungen am Veolia-Standort Dortmund. Die E-Loks verfügen über eine Leistung von 4200 kW und sind als Dreisystemfahrzeuge unter Fahrleitungssystemen 15 kV/16 $^2/_3$ Hz, 25 kV/50 Hz und 1,5 kV-Gleichspannung einsetzbar. Die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h wurde in Deutschland infolge der vom Fahrwerk verursachten Oberbaubelastungen auf 120 km/h begrenzt. Die Zulassung der Triebfahrzeuge auf dem Schweizer Schienennetz ist noch für das Jahr 2006 geplant. Eingesetzt werden die Alstom-Prima unter Regie der französischen Veolia-Cargo-Tochter im Containerverkehr zwischen Marseille und deutschen Industriestandorten im Rhein-Neckar-Raum noch vor Ende 2006.



Foto: Gerlach

Am 3. November 2006 befand sich Veolia-Prima-E37 502 auf dem Weg nach Dortmund und passierte gerade den Bahnhof Mainz Bischofsheim.

SCHWEIZ

Virtuelle Welt

● In Olten wurde am 16. November 2006 bei Login anlässlich einer Medienkonferenz ein neues Simulatorenzentrum vorgestellt. Login bildet derzeit über 500 Lernende für die SBB, BLS und 40 weitere Firmen des öffenlichen Verkehrs aus. Seit diesem Jahr ist Login auch in der Aus- und Weiterbildung von Lokführern tätig. Olten wird das Zentrum für zwei Teilsimulatoren (Am843) und 24 kleine Tischsimulatoren sein. Die Simulatoren wurden von der Firma Corys in Grenoble geliefert. Die mobilen Tischsimulatoren lassen sich bequem in einer Kiste verpacken und zum Kunden (Bahngesellschaft) transportieren. Die Lokführerschule von Login kann international als Pionierarbeit angesehen werden, können sich doch Interessenten unabhängig von einer Bahngesellschaft die Basisqualifikation zum Lokführer erwerben.



Foto: Armin Schmutz

Der Teilsimulator mit Am843-Führerstand bietet 220 Grad Panoramasicht und wurde am 16. November den Medien und Besuchern vorgestellt.

ZEITREISE

Kanalbrücke bei Eberswalde



Die Durchfahrtshöhe für E-Loks (hier 143052) unter der Brücke dürfte dem gerade noch erlaubten Minimum entsprechen.

Fotos (3): Emersleben

Berlin mit Stettin und der Ostsee noch leistungsfähiger auf dem Wasserweg zu verbinden, diese Aufgabe stellte man sich in den Jahren 1911 bis 1914. Zwischen der Havel und der Oder wurde der Hohenzollern-Kanal als Großschifffahrtsweg errichtet, der neben dem Schiffshebewerk in Niederfinow eine weitere Besonderheit aufweist, die Kanalbrücke über die Eisenbahn nördlich von Eberswalde. Die topografischen Verhältnisse ließen eine Eisenbahnbrücke über den Kanal nicht zu, einfacher ging es mit dem in Trogbauweise ausgeführten Bauwerk über die Bahnlinie Eberswalde – Angermünde. Für die Elektrifizierung der Strecke im Jahr 1987 stand das Ingenieurbauwerk wegen der sehr geringen Durchfahrtshöhe schon einmal auf der Kippe, doch durch stromlose Abschnitte der Fahrleitung wurde eine kostengünstige Variante gefunden. Die Länge des Bauwerks beträgt 33,5 Meter, die Breite 27,5 Meter und die Wassertiefe beläuft sich auf 2,85 Meter. Nach rund 100 Jahren endet nun jedoch die Nutzung. Mit dem Ausbau des Oder-Havel-Kanals für größere Schiffe war der Trog zu eng und zu flach geworden. Das neue Bauwerk, auch „Neue Fahrt“ genannt, hat eine Wassertiefe von vier Metern und ist 55 Meter Breit. Es liegt etwa 180 Meter nördlich des alten Bauwerkes und ist seit dem 2. November 2006 geflutet. Ende 2006 wird der rund zwei Kilometer lange Kanalabschnitt voraussichtlich in Betrieb genommen. Auftraggeber für die 50 Millionen Euro teuren Baumaßnahmen ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde. Die Herstellung des neuen tunnelartigen Durchlassbauwerkes erfolgte unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes, wobei nur ein Gleis genutzt werden konnte. Die Bahnlinie wird im Zuge des Umbaues zudem für 160km/h hergerichtet und die „EL1“- und „EL2“-Signale gehören schon bald der Vergangenheit an. Im Jahr 2007 wird das alte Bauwerk mit Zustimmung der Denkmalschutzbehörde zurückgebaut und die verbleibenden Reste der alten Fahrt zu einem Biotop gewandelt.



Die etwas baufällig wirkende alte Kanalbrücke wird nicht mehr benötigt. Der Neubau schielt schon durch das Portal.


Die neue Kanalunterführung steht. Das zweite Gleis ist jedoch noch nicht verlegt.


Foto: Heiderich

Die auffällig unauffällig lackierte 145 CL 031 des Lokvermieters Angel Trains Cargo ist derzeit an die Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar GmbH vermietet. Die Bombardier-Lok fuhr auch schon für „TXLogistik“ und die RAG. Am 30. Oktober 2006 wartet sie in Mecklar die Überholung durch einen ICE ab.



Foto: Mann

Eine Bilderbuchausfahrt bescherten die Personale der 41 018 und 01 1066 beim Verlassen des Bahnhofes Hersbruck auf ihrer Fahrt zum Saison-Abschluss in Neuenmarkt-Wirsberg am 21.Oktober 2006. Zwölf voll besetzte Wagen mussten die lange Steigung hinauf beschleunigt werden, was den kleinen Ort minutenlang in dichtem Nebel verschwinden ließ. Veranstaltet wurde dieses perfekt organisierte Schauspiel von der IGE Hersbruck.

DB REGIO

Ende des S-Bahn-Verkehrs

● Der Zuschlag für den Verkehr zwischen Freilassing und Berchtesgaden ging an die Bietergemeinschaft Regentalbahn AG (Arriva)/Salzburg AG (Salzburger Lokalbahn). Diese habe das wirtschaftlichste Angebot abgegeben, so Bayerns Verkehrsminister Erwin Huber. Eine Niederlage bedeutet das für das eigenwirtschaftliche S-Bahn-Projekt von DB Regio und den ÖBB (MEB berichtete). Eine Niederlage könnte es auch für die Fahrgäste sein, die sich von der neu eingeführten, sehr gut angenommenen S-Bahn-Anbindung in jetziger Form 2009 verabschieden müssen.

PRIVATBAHN

Cantus-„FLIRT“-Probebetrieb in Berlin



Foto: Klein

Am Wochenende ist zwischen Eberswalde und Wriezen der wochentags bestehende Stundentakt auf einen Zwei-Stundentakt reduziert. So ergab sich die Gelegenheit, bis zum Fahrplanwechsel den „FLIRT“-Triebzug im Fahrgastverkehr in Berlin und Brandenburg zu testen.

● Ein „FLIRT“-Triebzug der Cantus-Verkehrsgesellschaft wurde vom 28. Oktober bis 3. Dezember 2006 am Wochenende auf der OE-Linie 60 des Verkehrsverbundes-Berlin-Brandenburg eingesetzt. Zum 10. Dezember 2006 übernahm die Cantus-Verkehrsgesellschaft für zehn Jahre den Regionalverkehr des Nordost-Hessen-Netzes. Für die jährlich 3,6 Millionen Zugkilometer wurden 14 dreiteilige und sechs vierteilige „FLIRT“-Tw von Stadler Pankow GmbH geliefert. Bei diesem Auftrag wurde erstmals eine dreiteilige Version des „FLIRT“ realisiert. Cantus ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Hessischen Landesbahn GmbH und der Hamburger Hochbahn AG (HHA). Die ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft), die die OE-Linie 60 betreibt, ist ebenfalls ein Tochterunternehmen der HHA, gemeinsam mit der Prignitzer Eisenbahn.

Die Wintersaison 2006/2007 rollt an

SCHNEE -sicher



Wie wird wohl die kommende Wintersaison? Eine Frage, die nicht nur in Skigebieten gestellt wird. Auch bei gefährdeten Bahnen bangt man immer. →



Foto: SBB Historic

Am 10. Februar 1944 machten enorme Schneemengen einen Einsatz der Gotthard-Dampf-schneeschleuder zwischen Göschenen und Wassen nötig.

Wenn die Xrotm 100 angeheizt werden musste, versank die Zentralschweiz im Schnee.

Gotthard-Legende


Fotos (2): Ralph Schorno/Slg. Zellweger

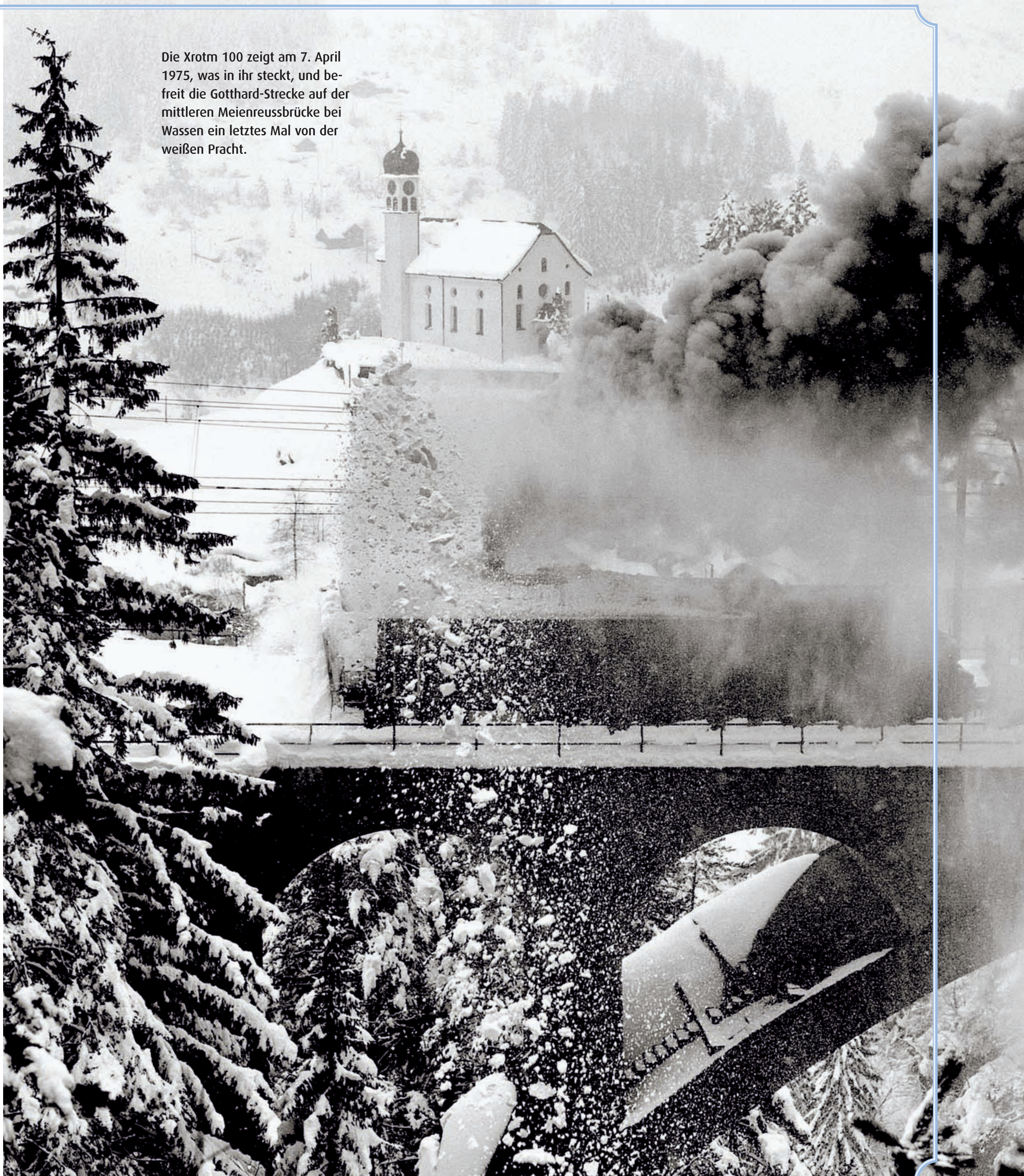
Die Dampfschneeschleuder hatte auch erheblichen Wartungsbedarf, regelmäßiges Schmieren gehörte dazu.

Die Gotthardbahn (GB) bestellte 1895 bei Henschel & Sohn in Kassel eine Dampfschneeschleuder. Henschel war, zusammen mit einem dänischen Unternehmen, die einzige Firma, die damals in Europa nach US-Lizenz Leslie-Dampfschneeschleudern baute. 1909 ging das auch Rotary genannte Fahrzeug an die SBB über. Ein Zeitgenosse war von der späteren Xrotm beeindruckt: „Die Maschine arbeitet normal mit 800 Pferdestärken", eine Leistung, die „aber für kurze Zeit auch bis zu 1300 Pferdestärken gesteigert werden kann. (...) Der Schnee kann seitlich bis auf 90 Meter von der Bahnlinie entfernt und bis auf 18 Meter Höhe ausgeworfen werden; die Auswurfdistanz kann durch die Erhöhung oder Verminderung der Umdrehungsgeschwindigkeit des Rades nach Belieben reguliert werden."

Im April 1975, nach einem bis dahin eher lauen Winter, setzten in der Gotthard-Region massive Schneefälle ein. Der Eisenbahn-Fotograf Ralph Schorno war damals vor Ort und berichtete vom letzten Einsatz der Xrotm: „Weil vorgängig bereits der Frühling Einzug gehalten hatte, konnten sich die nassen Schneemassen nicht mehr verfestigen, was schon nach wenigen Tagen zu einer dramatischen Lawinensituation im Urnerland führte. Angesichts der drohenden Gefahr verfügte deshalb der Bahnmeister der Gotthard-Nordrampe kurzfristig eine Betriebseinstellung zwischen Erstfeld und Göschenen. (...) Weil die Schneefälle anhielten und der Betrieb ruhte, verschwanden nach kurzer Zeit die Gleise unter einer geschlossenen weißen Decke. Zu diesem Zeitpunkt glänzte eine der zwei damaligen Diesel-Schneeschleudern wegen eines Defekts durch Abwesenheit, die andere befand sich von der Außenwelt abgeschnitten in Göschenen. So ergab sich die einmalige Situation, dass die als geplantes Museumsstück im Depot Erstfeld hinterstellte Dampfschneeschleuder in aller Eile wieder reaktiviert werden musste. Geschoben von der Erstfelder Hilfslokomotive, Bm4/4 18429, begann die mittlerweile knapp 80-jährige Dampfschneeschleuder, die Strecke zu räumen. Bereits nach einem Tag war Gurtnellen erreicht, wo Fahrzeuge und Mannschaft übernachteten. Nachdem die Lawinengefahr abgeklungen war, konnte oberhalb von Gurtnellen eine erste große, über die Gleise hinweggefegte Lawine eingleisig durchstoßen werden. Anschließend wurde noch ein Gleis bis oberhalb von Wassen befahrbar gemacht. Am nächsten Tag wurde Göschenen erreicht. Somit war die Nord-Süd-Verbindung, wenn auch beschränkt, wieder hergestellt." *C. Zellweger/al*


Foto: Zellweger

Am 10. Mai 1982 ging die Xrotm 100 in den Ruhestand. In Erstfeld traf sie auf dem Weg ins Luzerner Verkehrshaus nochmals auf langjährige Kolleginnen: Ce6/8 14253 und C5/6 2965.



Die Xrotm 100 zeigt am 7. April 1975, was in ihr steckt, und befreit die Gotthard-Strecke auf der mittleren Meienreussbrücke bei Wassen ein letztes Mal von der weißen Pracht.

Der Thüringer Wald ist ein Wintersportmekka. Das gilt für Mensch und Maschine.

Thüringer Sportler

Im fernen Lillehammer starten am 12. Februar 1994 die XVII. Olympischen Winterspiele. Mit dabei viele Sportler aus Thüringen, einer Region mit großer Wintersporttradition. Thüringen mit seinem Mittelgebirge, dem Thüringer Wald und dem darauf verlaufenden Rennsteig beziehungsweise Rennweg, kann zwar nicht ganz an die Spitzen-Schneehöhen des Schwarzwaldes oder der Alpen heranreichen, doch auch hier im Herzen Deutschlands ist ein Winter sehr anspruchsvoll für Mensch und Technik.

Im Februar 1994 hatte es Frau Holle gut gemeint und die Landschaft in ein weißes Märchenland verwandelt und die Thüringer Biathlon-Olymiasieger, Frank Luck und Sven Fischer, hätten ihren Sport zur gleichen Zeit auch in der Heimat ausüben können. Damals rollten die Züge noch planmäßig über die Rennsteigstrecke Ilmenau – Rennsteig – Schleusingen – Themar.

Anfang des 20. Jahrhunderts entschied man sich beim Streckenbau für den Weg über den Kamm des Thüringer Waldes. Die Streckenführung weist stark geneigte Abschnitte auf, mit Steigungen bis 60 Promille. Das Klima im Winter dort ist rau, der Bahnhof Rennsteig liegt immerhin auf 747 Metern über dem Meeresspiegel und die Duchschnittstemperatur im Januar liegt bei etwa minus vier Grad. Schneefall, gefrierender Nebel und rutschige Schienen sind dort von Dezember bis März eher Alltag als Ausnahme. Vom Betriebsbeginn 1904 bis 1927 hatte die Strecke über den Rennsteig fünf Zahnstangenabschnitte. Als die preußischen T16.1, spätere BR 94.5-17, mit Gegendruckbremse zur Verfügung standen, wurde die Zahnstange entbehrlich. Dennoch mag sie sich später mancher Lokführer bei rutschigen und



Foto: Rainer Albrecht

Ein Eifeler Gast am Rennsteig: 94 1538 half im Februar 2006 als Vertreterin der 94 1292 aus.



Foto: Emersleben

Während im Februar 1994 in Lillehammer auf den Wettkampfstätten die Sportler Höchstleistungen zeigten, rodelt 228 671 in Schleusingen auf der Rennsteigbahn.

Fotos (2): Rainer Heinrich



Der Bahnhof Rennsteig, beliebtestes Ziel der meisten Ausflügler.

94 1292 mit Riggenbach-Gegendruckbremse der Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig: Am 5. Februar 2005 durchpflügt sie sportlich den verschneiten Thüringer Wald.



Foto: Rainer Albrecht

Im Februar 2006 hieß der Rennsteig-Sport Schneebeseitigung. Die von der Mittelweserbahn ausgeliehene steilstreckentaugliche V 1351 (ex. DB 213 339) unterstützte das Räumen.

winterlichen Wetterlagen insgeheim zurückgewünscht haben, wenn er trotz Feingefühls am Regler und bester Streckenkenntnis die steilen Rampen nur mit Müh' und Not überwinden konnte. Die Fahrt über den Rennsteig war zu Dampfzeiten für die Loks und ihre Personale auch eine sportliche Aufgabe. In den 1970er-Jahren übernahmen die sechsachsigen Dieselloks 118.2-4 (6-8) die Hauptlast auf dem Rennsteig. Die sportliche Herausforderung lag nun eher auf Seiten der Maschine, während der Lokführer bei Schneefall durch fahrerisches Geschick glänzen musste.

Eine Olympiade nach Lillehammer sammelten Sportler aus Thüringen in Nagano weiter Goldmedaillien, verloren hatte aber der planmäßige Zugverkehr über den Rennsteig. Er wurde 1998 nach der Abbestellung durch die Nahverkehrsgesellschaft Thüringen (NVS) eingestellt.

Dass es heute noch spektakuläre Winterdampffahrten über das Dach Thüringens gibt, liegt vor allem am unermüdlichen Einsatz der Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig. Etwas länger als eine Olympiade dauerte es allerdings, bis der Schienenverkehr dort einen neuen offiziellen Betreiber hatte: Für den Erhalt der Bahnanlagen ist seit 17. November 2003 die Rennsteigbahn GmbH & Co. KG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständig. Zu dessen Aufgaben gehört auch der sichere Winterbetrieb, denn Fahrten durch den verschneiten Thüringer Wald sind ein Touristenmagnet und Schneehöhen von einem guten Meter keine Seltenheit. Zur Beseitigung der weißen Pracht steht ein Bagger zur Verfügung, wünschenswert wäre noch ein eigener Schneepflug. *Stefan Alkofer*

Foto: Mauerer

Die Temperatur steigt, die Gletscher schmelzen, aber die Wetterextreme werden immer heftiger.

Gut vorbereitet

Der vergangene Winter wird noch lange in Erinnerung bleiben oder auch nicht, falls die Prophezeiungen der Klimaforscher eintreffen und das, was Anfang 2006 passierte, gar zum Regelzustand wird.

Die Schneemengen, die im Februar und am ersten März-Wochenende in Süddeutschland, vom Schwarzwald bis zum Bayerischen Wald, der Schweiz und Österreich herunterkamen, waren außergewöhnlich. Hallen-Flachdächer brachen unter den meterhohen Schneelasten ein, Tote waren zu beklagen. Auf der Schiene fielen Hunderte von Zügen aus oder blieben stecken. Sogar die Hauptstrecke München – Augsburg – Ulm war zeitweise dicht. „Darauf kann man sich als Bahnunternehmen nicht vorbereiten“, so Christoph Grimm, Geschäftsleiter und Sprecher bei DB Regio Oberbayern.

In Bayern kennt man sich mit der kalten Jahreszeit aus. Vor allem im Allgäu, in Oberbayern und im Bayerischen Wald behindert der Winter mit schöner Regelmäßigkeit den Bahnverkehr. Das heißt aber nicht, dass die dort Verantwortlichen der DBAG die Hände in den Schoß legen und tatenlos auf den ersten Schneefall warten. In München-Pasing ist jetzt für Oberbayern eine Hochleistungschneeschleuder stationiert, die im Auftrag von DB Netz von DB Regio Oberbayern betrieben wird und den ganzen Winter einschließlich der Schneeschleuderbereitschaft uneingeschränkt zur Verfügung steht.



Foto: Mann

Zwiesel versank im Februar 2006 im Schnee. Man wusste kaum mehr, wohin mit den Schneemassen.



Foto: Emersleben

Es reicht nicht, die Gleise freizuhalten, gerade die Fahrgastsicherheit auf den Bahnhöfen erfordert viel Personal.



Foto: G. Habermann

Eiskrusten an den Pufferträgern sind noch eines der kleineren Winterprobleme.

1144.210 kämpft sich im März 2006 mit ihrer Regionalbahn 30112 in Oberaudorf zwischen Rosenheim und Kufstein durch die stetig wachsenden Schneemassen.

In der Regel trifft ein Wintereinbruch auch nicht alle Strecken in gleichem Maß. Problematisch ist beispielsweise die Verbindung von München ins Werdenfelser Land, speziell nach Garmisch-Partenkirchen. Falls dort die Schneemengen überhandnehmen, tritt jetzt ein neu entwickeltes Rückfallbetriebskonzept in Kraft. „Wir gehen dann auf einen Grundtakt zurück, den wir leichter einhalten können" erläutert Grimm: „Zusatzleistungen wie Verdichterzüge werden, falls das bei der entsprechenden Witterung überhaupt noch möglich ist, von Bussen übernommen. Ein Verdichterzug, der zwei Stunden zu spät fährt, nützt niemandem etwas, dafür blockiert er aber Gleise, bindet Personale und wir fahren uns unsere Strecken zu." Wichtig sei bei solchen Wettersituationen, dass die unverzichtbaren und fest definierten Systemkreuzungsbahnhöfe frei bleiben. Ein solches reduziertes, aber stabileres Betriebskonzept sei den betroffenen Fahrgästen auch viel einfacher zu erklären, so der Geschäftsleiter von Regio Oberbayern. *Stefan Alkofer*

Foto: Emersleben



Die zwei Seiten der Medaille: Ist der Schnee erst einmal gefallen und liegengeblieben, bietet der Winter wie hier im Außerfern traumhafte Ausblicke.

Das war's – noch nicht!

Auf einer der alten deutschen Hauptstrecken werden demnächst keine Fernzüge mehr fahren. Doch das soll nicht das letzte Wort für die Sachsen-Franken-Magistrale sein.

Wenn am 10. Dezember der „Franken-Sachsen-Express" Nürnberg – Hof – Dresden seinen Betrieb aufgenommen hat, wird damit ein Kapitel eröffnet, das für viele Eisenbahnfreunde und Kommunalpolitiker entlang der Strecke nur eine Zwischenlösung sein soll. In gewisser Weise kehrt Ehrlichkeit ein auf der Strecke, denn die VT612 verkehren als das, was sie sind: Regionalzüge. Damit ist das Entscheidende gesagt: Der Fernverkehr ist dort Vergangenheit – vorerst zumindest.

„Sachsenmagistrale" oder „Sachsen-Franken-Magistrale" sind Begriffe, die die Politik des Freistaates Sachsen um 1994/95 ins Spiel brachte. Gemeint waren die Strecken Dresden – Werdau (DW-Linie) und Leipzig – Hof (LH-LInie) und von da ab die bayerische Nord-Süd-Strecke Hof – Lindau bis Nürnberg. Zeitweilig war auch die Strecke Dresden – Görlitz inbegriffen. Doch der etwas hochtrabende Name ließ sich nur bis in die Jahre 2000/2001 rechtfertigen, wenn man für die Bewertung das Angebot im Fernreiseverkehr zu Grunde legt.

Repro: DR/Slg. hb

Zug		D 464	D 2066	D 2601	D 2603	D 2668 ✕1)
von		Warszawa			Berlin	
Görlitz	230	① 1 23				5 14
Löbau		|				5 37
Bautzen/Budyšin		|				5 58
Dresden-Neustadt		3 05				6 58
Dresden Hbf						7 05
Dresden Hbf	510		5 15			7 24
Freiberg (Sachs)		3 56	5 54			8 03
Flöha		|	6 19			8 28
Chemnitz Hbf		4 32	6 32			8 41
Hohenstein-Ernstthal		|	6 53			9 03
Glauchau (Sachs)		5 03	7 04			9 14
Zwickau (Sachs) Hbf		5 19	7 20			9 30
Leipzig Hbf	530	|	|	6 18	8 18	|
Altenburg		|	|	6 55	8 55	|
Gößnitz		|	|	7 08	9 08	|
Crimmitschau		|	|	|	|	|
Werdau	545	|	|	7 35	9 26	|
Reichenbach (Vogtl) ob Bf		5 41	7 42	7 52	9 42	9 52
Reichenbach (Vogtl) ob Bf ◄	545	5 50	7 55	8 06	9 55	10 06
Plauen (Vogtl) ob Bf		6 19	8 23	8 34	10 23	10 34
Hof Hbf ►		7 09	9 11	9 23	11 11	11 23
Hof Hbf	855	7 13	9 22	9 34	11 22	11 34
Marktredwitz		7 45	9 55	10 05	11 55	12 05
Marktredwitz	865 860	7 47		10 07		12 07
Pegnitz ◄		|		10 44		12 44
Nürnberg Hbf		① 9 21		11 28		13 28
Nürnberg Hbf ◄	786					13 50

Fahrplan 1992/93: Reichenbach war Umsteigepunkt, D-Züge wurden Interregios.

Ende der 1980er-Jahre gab es drei deutsch-deutsche Fernzüge via Hof – Gutenfürst, hinzu kam ein Eilzugpaar für den kleinen Grenzverkehr. Zwischen Dresden und Zwickau fuhren sechs Schnellzugpaare und weitere drei nutzten die Strecke bis Glauchau. Auf dem Leipziger Ast verkehrten acht Fernzugpaare Leipzig – Zwickau oder Leipzig – Plauen, darunter „Karola" und „Karlex" nach Karlovy Vary (Karlsbad) sowie der Städte-Express „Sachsenring" Berlin – Zwickau.

Foto: A. Polnik

Der beliebteste deutsche Fernzug war auch zwischen Dresden und Nürnberg erfolgreich: Oben ist 218200 im Juli 1994 bei Rupprechtsstegen...

...und unten 234341 im August 1999 in Plauen unterwegs. Das Streichen des Interregio ist symptomatisch für den Umgang der DB mit der Strecke.

Foto: B. Wollny

Mit zwei Schnellzugpaaren Hof – Nürnberg (außer den schon genannten Interzonenzügen) war der Fernverkehr auf der bayerischen Seite recht übersichtlich; hinzu kamen zwei Zugpaare Nürnberg – Praha (Prag), die die Strecke bis Marktredwitz nutzten.

Nach Wende und Wiedervereinigung stieg das Zugangebot stark an, der Winterfahrplan 1990/91 nennt zehn D-Zugpaare über Hof – Gutenfürst, die seit dem 3. Oktober 1990 nur noch den Übergang der beiden deutschen Bahngesellschaften DR und DB markierten. Bei den Bespannungen kooperierten die einstigen Klassengegner: Während (meist Reichenbacher) 132 die Interzonenzüge bis Hof brachten, fuhren nun wechselweise 132 bis Nürnberg oder Regensburg und 218 der DB bis Reichenbach, wo auf DR-E-Loks umgespannt wurde.

Im darauffolgenden Jahresfahrplan gab es mit Nachtzügen Dresden – München und Leipzig – Stuttgart, dem Nachtzugpaar D 404/405 Warschau – München, sieben Zügen zwischen Dresden und Hof und vier Zügen über Leipzig – Hof und drei weiteren in Reichenbach oder Zwickau endenden D-Zügen ein neues Maximum auf der DW- und LH-Linie. Die Züge fuhren über Nürnberg und München hinaus bis Stuttgart und Oberstdorf. Der obere Bahnhof in Reichenbach wurde zum Umsteigepunkt für die Züge Leipzig – München und Dresden – Nürnberg, wobei die Äste nach Dresden und Leipzig auch getauscht wurden.

Ab Mai 1992 trat bei der DR ein auf einem Zwei-Stunden-Takt beruhender Fahrplan in Kraft. Bis auf eine Lücke am Vormittag galt dieser für alle Fernzüge der Verbindungen Leipzig – Hof – München und Dresden

Foto: Emersleben

– Hof – Nürnberg, wobei auch jetzt einzelne Züge getauscht wurden. Dieses Fahrplanangebot blieb über mehrere Jahre stabil und wurde qualitativ besser, als die D-Züge zu Interregios umgewandelt wurden. →



Foto: Seraphin

Hoch über dem Plauenschen Grund erhebt sich die Begerburg. Im April 1993 eilt 143 842 mit ihrem Schnellzug gen Reichenbach. Im Sommer 2006 (kl. Foto) unterquert 101 091 mit Intercity die Brücke der A 17 auf wegen des Hochwassers von 2002 zweimal neu errichtetem Gleisbett.

Repro: DB AG/Polnik

Zug	RE 4778	IRE 3078 3080	RE 4760	IRE 3082	RE 4762	IRE 3084
Dresden Hbf		4 25	5 13	6 25	7 13	8 25
Freital-Deuben			5 23		7 23	
Tharandt			5 27		7 27	
Klingenberg-Colmnitz			5 38		7 38	
Freiberg (Sachs)		4 53	5 50	6 53	7 50	8 53
Oederan			6 01		8 01	
Flöha		5 08	6 08	7 08	8 08	9 08
Niederwiesa			6 12		8 12	
Chemnitz Hbf		5 21	6 21	7 20	8 21	9 21
Chemnitz Hbf		5 23	6 22	7 23	8 22	9 23
Hohenstein-Ernstthal			6 36		8 36	
Glauchau (Sachs)		5 48	6 47	7 48	8 47	9 48
Zwickau (Sachs) Hbf	4 59	6 02	7 00	8 02	9 00	10 02
Reichenbach (Vogtl) ob Bf	5 15	6 17	7 16	8 17	9 16	10 17
Plauen (Vogtl) ob Bf	5 35	6 35	7 41	8 35	9 41	10 35
Hof Hbf	6 17	7 05	8 15	9 09	10 15	11 05
Zug	RE 3444		RE 3448		RE 3452	
Hof Hbf	6 30	7 09	8 32	9 16	10 32	11 09
Münchberg	|	7 27	|		|	11 27
Marktredwitz	6 56		8 56	9 44	10 56	
Kirchenlaibach	7 11		9 11		11 11	
Bayreuth Hbf		7 59				11 59
Bayreuth Hbf		8 01				12 01
Pegnitz	7 30		9 29		11 29	
Pegnitz	7 32		9 32		11 32	
Neuhaus (Pegnitz)	7 42		9 42		11 42	
Hersbruck (r Pegnitz)	7 54		9 54		11 54	
Nürnberg Hbf	8 10	8 49	10 10	10 49	12 10	12 49

Der „Franken-Sachsen-Express" mit VT 612 ist ab Dezember 2006 das neue Angebot.

Doch eine deutliche Aufwertung, die sich in einem rasch beginnenden Ausbau der Strecke mit folgend geringeren Fahrzeiten niedergeschlagen hätte, ließ auf sich warten. Überhaupt ist Südwestsachsen mit einem Einzugsbereich von über zwei Millionen Einwohnern ein Stiefkind gesamtdeutscher Bahnpolitik. Die Sachsenmagistrale war kein „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit" (VDE), und die nach dem Bundesverkehrswegeplan von 1992 Anfang 1997 endlich begonnene Sanierung stieß von Anfang an auf Kritik.

Sachsens damaliger Wirtschaftsminister Dr. Kajo Schommer gratulierte der DB AG sarkastisch, „dass ... nun endlich ... die Reisegeschwindigkeiten von 1936 wieder erreicht werden". Der Stadtrat von Chemnitz konstatierte im Januar 1999 verärgert: „Die ... Sanierung der Sachsen-Franken-Magistrale entspricht einer Generalreparatur der historischen Eisenbahnverbindung auf einem Niveau, das schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts erreicht wurde. Die nach dem Ausbau ... voraussichtlich erzielbare durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von etwa 100 km/h ist schon unter den heutigen Bedingungen nicht mehr konkurrenzfähig..."

So ist es auch: Nicht eine Streckenbegradigung erfolgte, die Lücke in der Fahrleitung zwischen Reichenbach und Nürnberg sowie Regensburg ist nicht geschlossen, und kein Ballungsgebiet in Deutschland ist schlechter an den Eisenbahn-Fernverkehr angeschlossen als der Großraum um Chemnitz und Zwickau.

Im Rahmen einer „Angebotsoptimierung" verlor Ende der 1990er-Jahre der Leipziger Ast jeglichen Fernverkehr. Der Einsatz der Diesel-ICE mit Neigetechnik, jener inzwischen berüchtigten Baureihe 605, wurde wiederholt verschoben und überdies war er nur zwischen Nürnberg und Dresden vorgesehen. Für weitergehende Ziele hieß es umsteigen.

Als der 605 nach zwischenzeitlichen D-Zug-Garnituren im Juni 2001 endlich auf die Schiene kam, glänzte er sofort durch horrende Verspätungen. Mehrere Tage in jenem Sommer erreichte nicht einmal jeder zweite Zug nach den planmäßigen vier Stunden und 39 Minuten sein Ziel.

Zwar bekam die DB in – soll man wirklich sagen: Zusammenarbeit? – mit Hersteller Siemens zumindest die Massenausfälle von Neigetechnik und Klimaanlage in den Griff, doch viele Fahrgäste waren für dauernd vertrieben. Im



Foto: Emersleben

Wiederholt mussten Übergangslösungen gefunden werden wie ab Dezember 2002, als die gesamte ICE-TD-Flotte stillgelegt wurde.


Foto: A. Polnik

ICE-TD-Alltag: Am 19. Juni 2002 blieb 605 008 (re.), im Einsatz als ICE 1665, in Harsdorf schadhaft liegen, 605 020 als ICE 1667 überholte.

Das 1868 erbaute Viadukt in Memmendorf wurde 1992 in eine Betonbrücke umgebaut, als 142 279 in Richtung Dresden unterwegs war.


Foto: Emersleben

Sommer 2002 war in der Wochenmitte eine einzige 605-Einheit, bei der nicht mal jeder vierte Platz belegt war, keine Seltenheit. Dass sich ein technisch so hochgezüchtetes Fahrzeug auf diese Weise nicht wirtschaftlich darstellen ließ, lag auf der Hand. Erschwerend kam hinzu, dass ab August 2002 Dresden wegen der seinerzeitigen Flutkatastrophe nicht mehr angefahren werden konnte.

Anfang Dezember 2002 entgleiste ICE 1739 in der Nähe von Gutenfürst. Alle 20 ICE-TD wurden daraufhin abgestellt. Bis auf Zwischenspiele sollte die Flotte nie mehr in den planmäßigen Einsatz kommen!

Das tatkräftige Anpacken vieler Eisenbahner, die aus verschiedenen Betriebsstandorten Lokomotiven (232, 233 und 234) und Wagen auf die Strecke Nürnberg – Dresden brachten und nach Notfahrplänen einsetzten, stand geradezu diametral zur Kopflosigkeit der DB-Führung. Fruchtlose Streite mit Siemens wechselten sich ab mit vagen Aussagen, wie es mit den Zügen und auf der Sachsen-Franken-Magistrale weitergehen sollte. Die größte Frechheit bleibt der Einsatz von 612-Garnituren als zuschlagpflichtige Intercitys. Dass man sie weiß angepinselt hatte, machte deren Sitze nicht bequemer und den Sitzabstand nicht größer.

Seit Dezember 2005 bestritten viermal täglich verkehrende lokbespannte Intercitys den Fernverkehr zwischen Dresden und, wenigstens drei mal, Karlsruhe über Nürnberg. Natürlich konnten diese in punkto Reisezeit mit (funktionierenden) Neigetechnik-Zügen nicht konkurrieren; immerhin kehrte die Bequemlichkeit zurück.

Nun soll es der „Franken-Sachsen-Express" richten. Falls die Technik mitspielt, sind die 612.4/612.9 mit vier Stunden und 19 Minuten immerhin die schnellsten Züge, die je auf der Strecke gefahren sind. Dabei



Foto: Seraphin

Chemnitz, ein Fall für Regionalzüge? Die drittgrößte Stadt Sachsens durfte sich im Oktober 2006 noch über vier IC-Paare freuen, IC 2060 durcheilt Chemnitz-Kappel in Richtung Zwickau.

handelt es sich um jene Garnituren, die als „Albinos" in IC-Diensten fuhren. Alle zwei Stunden fährt ein mit Service-Caddy bestückter Interregio-Express zwischen Nürnberg und Dresden, jede Einheit soll außerdem einen eigenen Zugbegleiter haben.

Nach wie vor sieht das sächsisch-bayerische Städtenetz die Elektrifizierung der Strecke Reichenbach – Nürnberg als notwendig an. Ziel bleibt ein attraktiver Fernverkehr mit den ICE-T 411 / 415. Ein erster Schritt wurde am 21. Oktober von Mario Bause, Referatsleiter Eisenbahnverkehr im sächsischen Wirtschaftsministerium, vermeldet: Der Freistaat wolle in Eigenregie die Elektrifizierung Reichenbach – Landesgrenze vornehmen. Entsprechende Verträge seien unterschriftsreif.

Henning Bösherz, Axel Polnik



Zwischen Freiberg und Flöha wurden die Blockstellen aus Bruchsteinen gemauert, Mai 1987.

Das Bild der Eisenbahn hat sich in den letzen Jahren sehr verändert. Exemplarisch dafür ist die Rekonstruktion der Sachsenmagistrale.

Sachsen-Block

Die zweigleisige Hauptbahn von Dresden ins vogtländische Reichenbach ist seit über 150 Jahren die wichtigste Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und Bayern. Über viele Jahrzehnte blieb ihr Charakter als Gebirgsbahn am Nordrand des Erzgebirges mit kurvenreicher Streckenführung, steilen Abschnitten und einer Anzahl imposanter Brücken und Viadukte erhalten.

Von der Landespolitik zur Sachsenmagistrale deklariert, begannen Anfang 1997 der grundlegende Ausbau und die Modernisierung der Strecke. Mit dem Umbau der letzten Bahnhöfe Chemnitz und Zwickau sollen diese Maßnahmen spätestens im Jahr 2010 beendet sein.

Mit den Modernisierungsmaßnahmen hat sich in den letzten Jahren nicht nur das Bild zahlreicher Bahnhöfe und Haltepunkte grundlegend verändert, auch auf der freien Strecke hat sich viel getan. Dort fielen in erster Linie die vielen Blockstellen auf der 140 Kilometer langen Verbindung dem Streckenumbau zum Opfer.

Der Großteil der Strecke ist heute mit elektronischen Stellwerken (EStW) ausgerüstet. Über Jahrzehnte hatten die Blockstellen an der freien Strecke große Bedeutung für den Zugverkehr. Einige regelten die Zugfolge im Streckenabschnitt zweier be-



Blockwärter Merkel beendet den letzten Dienst in Steinpleis, März 2000 – Aus nach 120 Jahren.

Blockstellen der Strecke Dresden – Reichenbach (V) ob Bf

Km	*Bahnhof/Blockstelle (fett)*
DW-Linie	
0,0	Dresden Hbf
3,8	**Bk Felsenkeller**
10,1	**Bk Freital – Hainsberg Hp**
18,0	Edle Krone
21,5	**Bk Seerenteich**
25,4	Klingenberg – Colmnitz
39,0	Freiberg
45,4	**Bk Kleinschirma Hp**
49,8	Frankenstein (Sachs)
52,1	**Bk Kaltes Feld**
54,4	**Bk Memmendorf**
57,2	Oederan
59,1	**Bk Breitenau**
61,6	**Bk Hetzdorf**
64,6	**Bk Falkenau (Sachs) Süd Hp**
70,1	Niederwiesa
73,2	**Bk Ebersdorf**
75,4	**Bk Karl-Marx-Stadt Hilbersdorf Stw A**
76,5	**BK Karl-Marx-Stadt Hilbersdorf Hp**
77,8	**Bk Karl-Marx-Stadt Nord**
79,7	Karl-Marx-Stadt Hbf
82,0	**Bk Karl-Marx-Stadt Süd**
91,3	**Bk Grüna (Sachs) Hp**
98,2	Hohenstein-Ernstthal
101,2	**Bk Hermsdorf**
104,9	St.Egidien
107,8	**Bk Lobsdorf**
112,1	Glauchau
114,1	**Bk Gösau**
116,0	Glauchau-Schönbörnchen
120,5	Mosel
122,8	**Bk Oberrothenbach Hp** (alter Standort/geschlossen)
123,7	**Bk Niederhohndorf** (neuer Standort)
128,4	Zwickau (Sachs) Hbf
130,7	**Bk Zwickau (Sachs) Hbf Stw 13**
134,5	**Bk Steinpleis**
136,0	Abzw. Bogendreieck Werdau
75,6	
LH-Linie	
77,9	**Bk Römertal**
80,0	**Bk Beiersdorf**
82,2	Neumark (Sachs)
87,1	**Bk Linde**
91,0	Reichenbach (V) ob Bf

DW-Linie: Dresden – Werdau
LH-Linie: Leipzig – Hof

Bk mit Dienstwohngebäude in Steinpleis: Im August 1976 war das Einsatzende der BR 58 nahe.



nachbarter Bahnhöfe speziell auch für Schubloks. Namen wie Bk Hetzdorf oder Bk Felsenkeller waren weithin bekannt. Auch Altmeister Carl Bellingrodt hat in den 1930er-Jahren diese Strecke besucht und eindrucksvolle Aufnahmen sächsischer Schnellzuglokomotiven am Bk Seerenteich und am Bk Linde gemacht.

Die Auflösung der Blockstellen und der Austausch von Formsignalen durch Lichtsignale begann mit der Elektrifizierung dieser Hauptstrecke von 1963 bis 1966. Die Blockstelle Kaltes Feld zwischen Oederan und Frankenstein wurde zuerst aus den Fahrplanunterlagen gestrichen.

Mit dem Wiederaufbau des 1946 als Reparation entfernten zweiten Streckengleises, der übrigens erst 1977 vollständig abgeschlossen war, konnten weitere Blockstellen im Abschnitt von Reichen- →

Am 19. Mai 1996 dampfte 03 204 des Lausitzer Dampflok-Clubs am Block Felsenkeller vorbei (u.). Nach Hochwasserschäden von 2002 riss man das Gebäude im März 2003 ab (kl. Bild).



Fotos: Rainer Heinrich



Bk Linde (LH-Linie) war schon sechs Jahre außer Betrieb, als 503671 anno 1983 passierte.

bach bis Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) aufgelassen werden. Die Blockstellen Römertal, Linde, Gösau und Ebersdorf sind diesem Zeitraum zuzuordnen.

Der Block Hetzdorf, unmittelbar an der Ostseite des großen Steinbogenviaduktes gelegen, fiel mit dem Neubau der Umgehungsstrecke 1992 dem Abrissbagger zum Opfer. In diesem Zusammenhang wurde der nur wenige Kilometer weiter befindliche Bk Breitenau modernisiert und mit Halbschranken ausgerüstet.

Fotos: Rainer Heinrich

Karl-Marx-Stadt Hbf—Zwickau (Sachs) Hbf

1 Lage der Betriebsstelle km	2 Höchstgeschwindigkeit km/h	3 Betriebsstelle, Grund u Lage der Hg-Änderung, verkürzter Vorsignalabstand, maßgebende Neigung
79,7	90	Karl-Marx-Stadt Hbf ... Km
	60	79,99 A ⌒
		80,17
82,0	65	Bk Karl-Marx-St Süd .... Bs
		83,09 E
	100	
	50	83,87 ▼ Gl 1/2
84,2		Karl-Marx-St-Kappel .... F
88,0	100	Karl-Marx-St-Siegmar ... Sr
		88,02 A ⌒
	80	
		88,24
91,3	100	Bk Grüna (Sachs) Hp § .. Gn
		94,10 ⌒
94,3	80	Wüstenbrand .... Wü
94,3	80	Wüstenbrand .... Wü
		95,10
	100	
	80	97,68 ⌒
		97,78
98,2		Hohenstein-Ernstthal ... Hon
101,2		Bk Hermsdorf § .... Hr
104,9		St Egidien .... Egi
107,6		Bk Lobsdorf § .... Lf
112,1	100	Glauchau (Sachs) ..... Gla
116,0		Glauchau-Schönbörnchen .... Su
120,5		Mosel .... Ml
122,8		Bk Oberrothenbach Hp .. Oh
125,8		Zwickau-Pölbitz Hp ..... Pb
		127,51 E ⌒
128,4	80 a)	Zwickau (Sachs) Hbf ... Zw

a) Nur Gleis 34

Schließlich brachte das August-Hochwasser im Jahr 2002 das Aus für den Bk Felsenkeller, die letzte Blockstelle vor den Toren Dresdens. Nur wenige Wochen zuvor, zum Dresdener Dampflokfest, diente die Blockstelle für mehrere Dampfzüge, die zum Abstellen nach dem Bahnhof Freital-Potschappel fuhren, als Fotokulisse. Wer hätte damals an das schnelle Ende der unmittelbar am Ufer der Weißeritz gelegenen Blockstelle gedacht!

Unmittelbar vor den Toren von Karl-Marx-Stadt befanden sich Bk und Hp Grüna. 250016 war am 1. November 1978 mit P5637 Zwickau – Dresden eine nagelneue Maschine der Serienausführung.

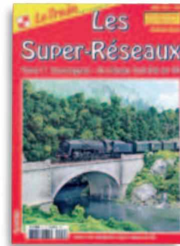


Mit den zwischen Zwickau und Reichenbach gelegenen Blockstellen Steinpleis und Beiersdorf blieben zwei typische Vertreter in dem dicht befahrenen Streckenabschnitt am Werdauer Bogendreieck mit täglich bis zu 250 Zugfahrten bis ins Jahr 2002 erhalten. Sie gehörten in den letzten Jahren zu den am meisten fotografierten Blockstellen im westlichen Teil der Sachsenmagistrale. Bis zu seiner Stilllegung war der Bk Steinpleis aus Richtung Reichenbach mit einem Formsignal ausgerüstet. Zumindest für den Block Beiersdorf, ein gut erhaltenes zweistöckiges Dienstgebäude aus dem Jahr 1938, gab es Kaufanträge Dritter. Noch bevor das Gebäude in die Trägerschaft von DB Immobilien wechselte, ließ die DB Netz AG auch hier die Abrissbagger anrücken.

Die Zeit der Blockstellen ist vorbei. Damit hat sich wieder ein Stück Romantik aus dem Alltag der Eisenbahn verabschiedet. Die kleinen, bescheidenen Dienstgebäude, an denen in großen Buchstaben der Name der Blockstelle angebracht war, befanden sich meist in idyllischer Lage in der Landschaft, fernab der Großstadt. Viele Blockstellen hatten nicht mal einen Wasseranschluss. Die hölzerne Wasserpumpe auf einem Tiefbrunnen war charakteristisch. Beschwerlich war auch der Weg zum Dienst. Auf die Anhöhe zum Bk Hetzdorf führte zum Beispiel nur ein Trampelpfad.

Blockstellen waren auch ein beliebter Fotostandpunkt. Das diensthabende Personal gab gerne Auskunft über die Zugfolge.

Rainer Heinrich



Super-Anlage

Dominique Buraud: Les Super-Réseaux: Soumagnac - Un réseau Sud-Est en H0. Verlag Le Train, F-Betschdorf 2006, Tel. (0033)(388)545103. ISSN 31267-5008, 98 S., 124 Farb-, 51 Sw-Abbildungen; Preis: 18,30 Euro.

■ Wenn ein Profifotograf eine Anlage portraitiert, sollten gemeinhin handwerklich gute Bilder dabei herauskommen. Wenn der Fotograf auch noch ein begnadeter Modellbauer ist, dürfte das zu einem Genuss fürs Auge werden. Was Dominique Buraud aber abgeliefert hat, setzt Maßstäbe! Der Berufsfotograf baute eine detailreiche, aber nicht überladene Anlage und fotografierte sie mit einer Schärfentiefe, die selbst Fachkameras nicht erreichen (diverse Tricks verrät er im hinteren Heftteil). Die eingestreuten Schwarzweiß-Aufnahmen, verbreiten das Flair der Epoche III. Auf den ersten knapp 20 Seiten erhält man, sofern man der französischen Sprache mächtig ist, einen knappen Überblick über das verwendete Baumaterial und die Idee, die hinter der Anlage steht. In der Folge stellt der Autor seine Modellbahn in kleinen Geschichten vor. Leider erfährt man nichts über die hervorragenden Eigenbau-Modelle des Autors. *yo*

● ***Fazit: Maß für Anlagenfotografie***

Spieltrieb

Ulrich Lieb: Richtig Rangieren. Transpress-Verlag, Stuttgart 2006. ISBN 3-613-71296-2, 158 Seiten, 117 Farb-Abbildungen; Preis: 19,95 Euro.



■ Rangieren ist das Salz in der Suppe auf der heimischen Modellbahn. Uli Lieb erläutert in bekannt verständlichem Stil die entscheidenden Abläufe beim Vorbild und gibt darauf aufbauend Tipps für die Modellbahn. Dabei wird schnell klar, dass es für vorbildgetreue Zugbildung keineswegs ausgedehnter Gleisanlagen bedarf, wie auch diverse Zeichnungen belegen. Für mehr Spielspaß sorgt ebenso das vorgestellte Zugnummern- und Wagenkartensystem. *al/yo*

● ***Fazit: Verständlich geschriebener, hilfreicher Ratgeber***

In die Röhre geschaut

Joachim Seyferth: Das Tunnelbuch. Seyferth-Verlag, Wiesbaden 2006. ISBN 3-926669-06-3, 142 Seiten, 64 Farb-, 73 Schwarzweiß-Abbildungen; Preis: 32,00 Euro.



■ Der Tunnel, für die Eisenbahn ein zumeist aufwendiger, aber lange Umwege ersparender Kunstbau, bietet für kreative Geister in Kunst und Literatur die Gelegenheit zum Spiel mit dem Unwägbaren, ist gleichsam Symbol für die dunkle Seite des Lebens, fehlt aber auch auf kaum einer Modellbahnanlage. Die Magie dieser Orte fängt Joachim Seyfert in exzellenten, nicht nur eigenen Bildern und hervorragender Druckqualität ein. *hc*

● ***Fazit: Fundgrube auch für Modellbauer***

Natur und Technik

Klaus Eckert: Bahnen und Berge 2007. Europmedia-Verlag, Irsee 2006. Spiralbindung, 13 Blatt querformatig, 13 Farbaufnahmen; Preis: 14,90 Euro.



■ Ob im winterlichen Ennstal, unterm spätsommerlichen Mont Aiguille, ob an der Lötschbergbahn oder am Semmering: Klaus Eckert hat nicht nur bekanntermaßen ein Faible für die Bergwelt und die sie zurückhaltend berührende oder kraftvoll durchschneidende Eisenbahn, sondern auch ein beneidenswertes Gespür für den besonderen Standpunkt und den richtigen Augenblick. Die stimmungsvollen Aufnahmen zeugen nicht allein vom handwerklichen Können des Fotografen, sind vielmehr Ausdruck kreativen Gestaltens mit den Mitteln der Bildkunst. Mit scheinbar leichter Hand inszeniert Eckert seine Begegnungen mit Bahnen und Bergen im Wechsel der Jahreszeiten, lässt sich und dem Betrachter Spielraum für Interpretationen im Spannungsfeld von Menschenwerk und Natur. Deren latente Dominanz betont die unterschwellig wahrzunehmende Hochachtung vor der technischen Leistung. *hc*

● ***Fazit: Jahresbegleiter der besonderen Art***



Außerdem erschienen

Graubündner Spezialitäten

Bernhard Studer: Die Rhätische Bahn. 2., überarb. Auflage, Alba-Verlag, Düsseldorf 2006. ISBN 3-87094-243-6, 162 Seiten, 12 Karten, 33 Sw-, 135 Farbfotos; Preis: Euro 22,00.

Die 1994 erschienene Erstauflage ist längst vergriffen. Die überarbeitete Zweitauflage geriet nun dank der Akribie des Autors, eines ausgewiesenen Kenners der RhB, beinahe zu einem neuen Buch. Mit der Aktualisierung erfolgte zugleich ein praktisch kompletter Austausch des Abbildungsmaterials.

• **Überarbeiteter Klassiker, neu illustriert**

Farbiger Motivbogen

EJ (Hrsgb.): Eisenbahn und Landschaft 2007. Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2006. ISBN 3-89610-167-6, Spiralbindung, 13 Blatt, 13 Farbaufnahmen; Preis: Euro 9,95.

Auch der neue querformatige Jahreskalender des Eisenbahn-Journals widmet sich dem historischen oder zumindest nostalgischen Schienenverkehr. Die beeindruckenden Aufnahmen beziehen einen nicht unbeträchtlichen Teil ihrer Wirkung aus den sorgsam ausgewählten Landschafts-Motiven.

• **Wandschmuck nicht nur für Eisenbahn-Fans**

TEE in der Ausfahrt aus dem Hauptbahnhof vor Kölner Dom: Ein beliebtes Fotomotiv, das als Aquarell seinen eigenen Reiz hat.



Foto: Haucke

Den Skizzenblock hat er immer dabei: Markus Heiligmann nähert sich den Objekten seiner Passion mit Papier und Zeichenstift.

Block-Stellen

Es muss nicht immer die Kamera sein: Mit Stift und Pinsel bannt Markus Heiligmann die Objekte seiner Leidenschaft, nicht nur Elektrolokomotiven, auf Papier.

Kurze, ganz kurze Haare, ein sorgfältig gestutzter Bart, Geheimratsecken, schmal gefasste Brillengläser, über die hinweg sein forschender Blick schweift: Markus Heiligmann bedient nicht gerade das gängige Klischee eines Künstlers, viel eher hätte ich auf einen Verwaltungsbeamten getippt.

Gut, der Metallkoffer, den der naturalisierte Münsterländer bei sich trägt, passt wohl eher zu einem Makler. Aber damit stehen weder T-Shirt noch Sandalen so recht im Einklang.

Markus Heiligmann lacht, öffnet den Koffer und meint erklärend: „Meine Zeichen- und Malutensilien habe ich immer dabei!“ Zumindest immer dann, wenn der gelernte Schriftsetzer sich auf den Spuren der Eisenbahn bewegt.

Apropos Bewegung, so ganz ohne Kamera kommt der 36-Jährige denn doch nicht aus, weist auf seinen Skizzenblock, auf dem er gerade mit sicherem Strich die E94080 des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen festhält: „Nicht jede Lok und nicht jeder Zug tun mir den Gefallen, geduldig Modell zu stehen. Die fotografischen Auf-

nahmen helfen mir, den Augenblick festzuhalten."

Das bedeute aber nicht, dass er dann einfach die Vorlage abzeichne, beeilt sich Heiligmann, kein Missverständnis aufkommen zu lassen: „Die Fotos dienen mir als Gedächtnisstütze und zur Überprüfung einzelner Details."

Was auch insofern hilfreich ist, wenn der heute als Layouter tätige Westfale eine historische Szene zu Papier bringt. Ottbergen etwa hat Heiligmann nicht mehr zu Dampfzeiten erlebt, wohl aber noch die Jumbos in Gelsenkirchen-Bismarck, denn er ist im Ruhrgebiet aufgewachsen und erst als Sechsjähriger ins Münsterland umgezogen.

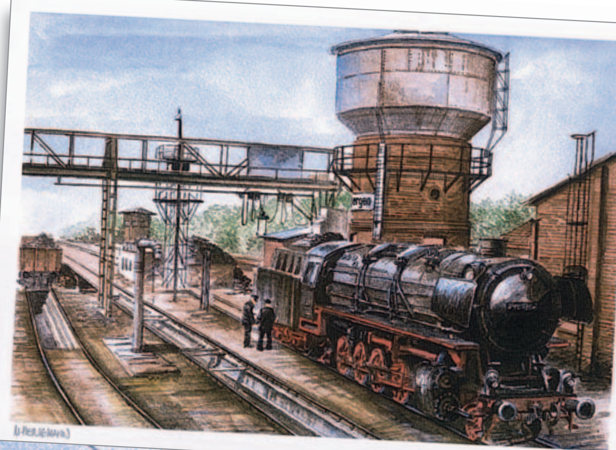
„Mich faszinierten schon als kleiner Junge aber vor allem Elektrolokomotiven", präzisiert Heiligmann die besonderen Objekte seiner Leidenschaft. „Wenn ich mit meiner Mutter damals zu einem Bahnübergang kam, musste sie mit mir so lange warten, bis sich die Schranken schlossen", erinnert sich der 36-Jährige mit einem fast wehmütigen Schmunzeln an Kindertage und ergänzt: „Erst, wenn dann der Zug vorbeigefahren war, meist eine grüne 140 mit einem Kohlen-Ganzzug, war ich zufrieden und meine Mutter durfte mit mir weitergehen."

Kein Wunder also, dass der kleine Markus auch schon mit vier Jahren und natürlich zu Weihnachten seine erste Modellbahn bekam: „Ich erinnere mich noch genau an die Platte mit dem Schienenkreis und der grünen E-Lok von Lima", lässt Heiligmann keinen Zweifel, in welch zartem Alter ihn der Eisenbahnbazillus bereits befiel.

Das erklärt aber noch nicht, woher die Idee kam, Eisenbahnmotive zu zeichnen und zu aquarellieren.

„Ich konnte eigentlich immer schon gut mit Zeichenstift und Papier umgehen und eigentlich wollte ich nach der Schule Comic-Zeichner werden", verrät Heiligmann und tritt auch gleich den Beweis an, dass er diesen Plan nie wirklich aufgegeben hat.

Ich staune: Eine Eisenbahngeschichte als Comic? Das wäre doch was für unsere Leserschaft, oder? *Karlheinz Haucke*



Jumbo-Auslauf-Bw Ottbergen: Für die Modellbahnschau im Bad Driburger Güterschuppen entwarf Heiligmann mehrere Bildmotive.

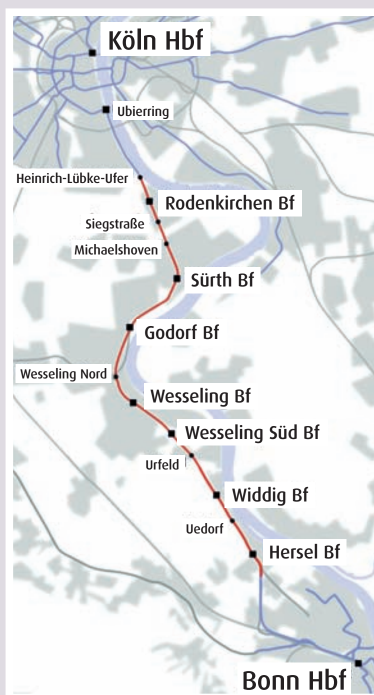
Gehört zu den Lieblingsbaureihen des gelernten Schriftsetzers: Der E94 setzte Heiligmann mehr als einmal ein bildnerisches Denkmal.

Aquarellierte Zeichnungen: Markus Heiligmann

Unter Strom am Strom

Fehlurteile haben ein zähes Leben und so halten viele die Rheinuferbahn Köln – Bonn noch immer für eine Tram, denn sie fuhr schon vor 100 Jahren elektrisch!

Foto: MEB-Archiv



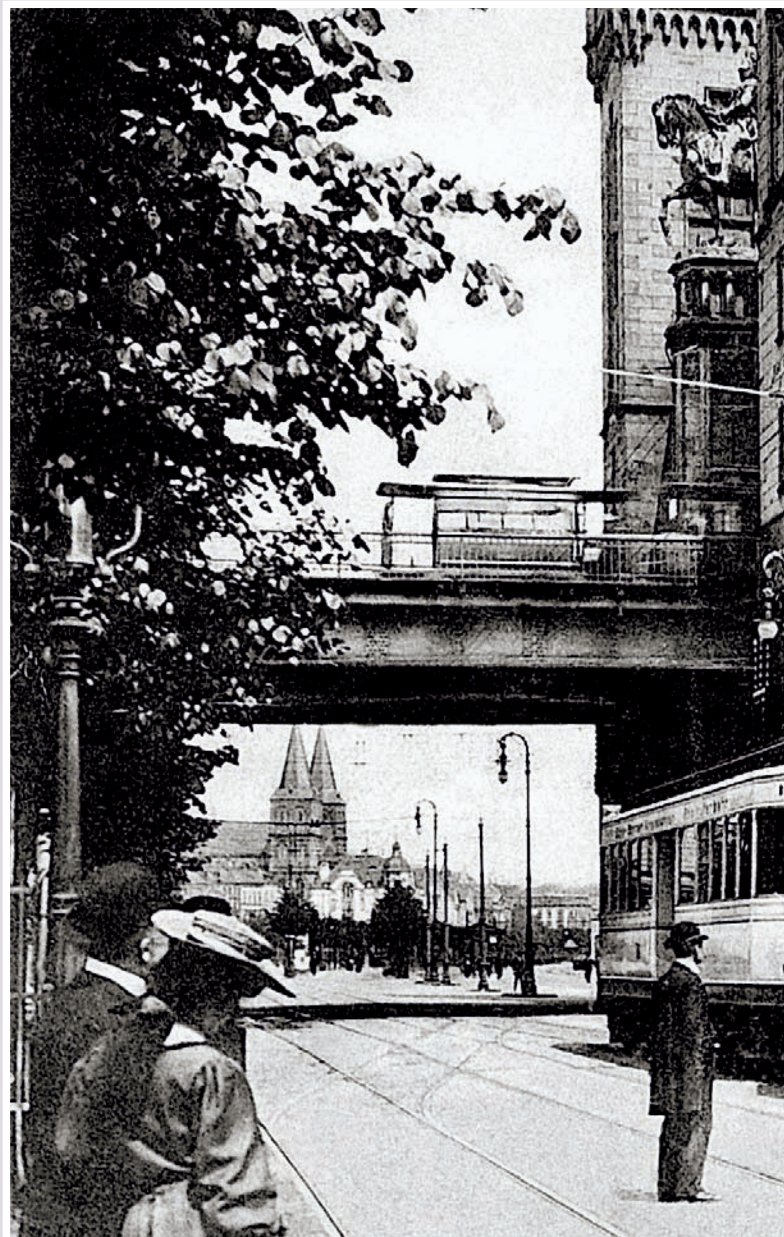
Auf einen Blick: Die Rheinuferbahn seit der Umstellung auf Stadtbahnbetrieb am 12. August 1978.

Auf der linksrheinischen Strecke, die in Stromnähe Köln mit Bonn verbindet, wurde nicht nur einmal Eisenbahngeschichte geschrieben. Und doch: Sie sah nun einmal so aus wie eine Tram, die Rheinuferbahn, zumal in jungen Jahren. Folglich nahm die Eisenbahnszene kaum Notiz vom Jubiläum, das man übrigens auch schon 2005 hätte begehen können.

Zugegeben, die Triebwagen der ersten Bauserie ab 1905 ähnelten auf den ersten Blick durchaus Straßenbahnen und die seinerzeitige Streckenführung im Planum der Rheinuferstraße zwischen Köln-Marienburg und dem Endbahnhof Trankgasse an der Hohenzollernbrücke sowie abschnittsweise in Bonn entsprach der einer Tramlinie. Aber die Fahrzeuge verrieten schon auf den zweiten Blick nicht zuletzt aufgrund ihrer Länge den Eisenbahncharakter und der weitere Verlauf der Rheinuferbahn gen Bonn auf eigener Trasse bestätigte diesen Eindruck.

Am 15. August 1898 erhielt die CBK, die „Aktiengesellschaft der Cöln-Bonner Kreisbahnen“, die Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Köln über Wesseling nach Bonn. Der Vorstand der Gesellschaft favorisierte jedoch weitsichtig eine normalspurige, elektrifizierte Streckenführung und erreichte schließlich am 20. Mai 1904 die entsprechende Konzessionsänderung.

Die Fertigstellung dieses aus heutiger Sicht innovativen Projekts vollzog sich in mehreren Abschnitten. Bereits am 1. September 1905 wurde die Rheinuferbahn als regelspurige Nebenbahn für den Güterverkehr, mit Dampflokomotiven übrigens, eröffnet. Im Dezember 1905 war die Fahrleitung zwischen Köln und Hersel fertiggestellt, der Betrieb nach Fahrplan begann am 22. des Monats. Einen guten Monat später, am 27. Januar 1906, war die Strecke bis Bonn Ellerbahnhof vollständig elektrifiziert. Ab dem 15. Februar 1906 bediente die CBK die Region mit modernstem Schienenverkehr im Personen- und Schnellzugbetrieb. Der vollständige Streckenausbau dau-





Entwurf eines Werbeplakats aus den 60er-Jahren: Selbstbewusst stellte die KBE auch Tradition und Schönheit in den Vordergrund.

Köln, Endbahnhof Trankgasse, vor 1909: Triebwagen 505 wartet mit Steuerwagen 601 als Schnellzug auf die Abfahrt nach Bonn.

Bahnhof Wesseling, um 1941: An der Spitze eines Schnellzugs nach Köln läuft Steuerwagen 40; es schiebt ein ET des Baujahrs 1936.

erte noch bis zum 1. Mai 1908: Seitdem wird die Rheinuferbahn als zweigleisige elektrische Hauptbahn geführt! Die Länderbahnen des Deutschen Reiches befanden sich in jenen Tagen noch in der Erprobung der elektrischen Traktion auf Vollbahnen, zwar mit beachtlichen Erfolgen, aber ohne nennenswerte Erfahrungen im Betriebsalltag.

Die Städte und Ortschaften zwischen Köln und Bonn blühten mit der Rheinuferbahn auf, zahlreiche Industriebetriebe siedelten sich entlang der Strecke an und bescherten der Eisenbahngesellschaft florierende Geschäfte im Güter- →





Bahnbetriebswerk Wesseling, 14. Juli 1974: Letzter betriebsfähiger Triebwagen der Erstausstattung ist zu dem Zeitpunkt der ET 8, ex 514.



Einer der raren freien Blicke außerhalb Kölns auf Rheinuferbahn samt Rhein: Das Degussa-Werk Wesseling passiert ET 60 am 4. August 1978.



Der ET 201 und einer seiner Nachfolger begegnen sich am 15. Februar 1987 am Ex-Haltepunkt Brühl Brücke der Querbahn Wesseling – Brühl.



Ein Haufen Schrott ist der ET 8 am 5. August 1975 neben den Resten von ET 33 (lks.) und ET 45 nach dem verheerenden Brand im Lokschuppen 2.

verkehr. Auch deshalb zählt heute diese Region zu den bedeutendsten Chemiestandorten Deutschlands.

Auch andere Faktoren, die nichts von ihrer Aktualität verloren haben, führten zum damaligen großen Erfolg der Rheinuferbahn: Taktverkehr, mehrere Zustiegsmöglichkeiten in jeder Stadt. So fuhren die Städter lieber mit der CBE, der „Cöln-Bonner Eisenbahnen AG“, wie das Unternehmen ab dem 10. Juni 1918 hieß, als mit der preußischen Staatsbahn. Der damalige CBE-Aufsichtsratsvorsitzende ging übrigens 31 Jahre später als erster Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland in die Geschichte ein: Konrad Adenauer.

Mitte der 20er-Jahre fanden zwischen Wesseling und Sürth umfangreiche Bauarbeiten statt, um für den gestiegenen Umschlag am Rheinhafen Wesseling-Godorf Platz zu schaffen. Die neue Strecke der Rheinuferbahn wurde am 28. Dezember 1927 eröffnet. Eine Fehlinvestition war dagegen die knapp zwei Jahre später in Betrieb gegangene Streckenverlängerung im Kölner Stadtbereich bis zur Mülheimer Brücke. Dieser Abschnitt wurde bereits am 8. Oktober 1933 aufgegeben.

Im Jahre 1930 feierte die zweite Generation elektrischer Triebwagen Premiere. Die kölschen Eisenbahner nannten sie „Bemmesse“, was so viel wie „schwere Brocken“ hieß. Eine Nachbestellung dieser komfortabel und mit moderner Technik ausgestatteten Fahrzeuge unterblieb jedoch, denn schon 1936 brachte die Köln-Bonner Eisenbahnen AG (KBE), die zwischenzeitlich das C durch ein K ersetzt hatte, noch modernere und vor allem leichtere Triebwagen in den Verkehr. Die beiden ab 1956 als ET 32 und 33 bezeichneten Garnituren boten selbst Reisenden in der dritten Klasse einen bequemen Polsterplatz. Die drei 1940 folgenden Elektro-Triebwagen



konnten sich hinsichtlich Reisekomfort zumindest in der zweiten Klasse mit den SVT der Deutschen Reichsbahn messen. Die letzten ET in Stahlbauweise nahmen die Köln-Bonner Eisenbahnen 1956 bahntechnisch ab.

In den 50er- und 60er-Jahren wurden die Abschnitte im Straßenplanum der Städte Köln und Bonn auf einen eigenen Bahnkörper verlegt. In Bonn kamen diese Baumaßnahmen 1961, in Köln erst 1964 zum Abschluss. Eisenbahningenieure interessierten sich in jener Zeit allerdings viel mehr für den jüngsten Triebwagen der KBE, den ET 201!

Mit diesem Fahrzeug betraten die KBE in Zusammenarbeit mit den Vereinigten Leichtmetallwerken Bonn, den Westdeutschen Waggonfabriken Köln-Deutz und den Siemens-Schuckert-Werken wieder bahntechnisches Neuland: Mit Ausnahme der beiden Kopfquerträger, an denen die Kräfte



Seiner Zeit voraus: Ohne es zu wissen, entwarf der Lithograph beim Kolorieren der Karte das Nachkriegs-Farbschema der KBE.



Erste-Klasse-Blick: Auch die Inneneinrichtung des ET 201, als TEE des Nahverkehrs gepriesen, setzte anno 1960 Maßstäbe.



Übergabebahnhof Brühl-Vochem, 1951: Lok 32 der KBE übernimmt die fabrikneue Garnitur 64/65, später als ET 50 bezeichnet.

Foto: Hermann Ott, Slg. Herdam

der Mittelpufferkupplung in den Wagenkasten übertragen wurden, und der Drehzapfen bestand das Gehäuse des ET 201 aus Aluminium der Legierung AlMgSi F32. Außerdem stand im Pflichtenheft der KBE, dass der Innenraum so zu gestalten war, dass sich selbst vom Individualverkehr verwöhnte Fahrgäste wohlfühlen

Fachwelt und Publikum vom ET201 begeistert

konnten. Die KBE-Kunden hatten allerdings anfangs wenig vom ET 201, denn der Triebwagen war zunächst hauptsächlich bei Vorführfahrten für Eisenbahningenieure aus aller Welt im Einsatz und auf Fachmessen ausgestellt.

Die Innenausstattung dieses Vorläufers der späteren Bundesbahn-Baureihen 420 und 403 brachte dem ET 201 schnell den Titel „TEE des Nahverkehrs" ein. In der Tat: Reisende aus Paris, die in Köln vom VT 11.5 in die erste Klasse des neuen KBE-Triebwagens umstiegen, erlitten keinerlei Komfortverlust.

Die dem Prototypen folgende Kleinserie, drei Einzel- und drei Doppeltriebwagen, wurde 1964 fertiggestellt. Für die elektrische Ausrüstung hatte allerdings nicht Siemens, sondern AEG den Zuschlag erhalten.

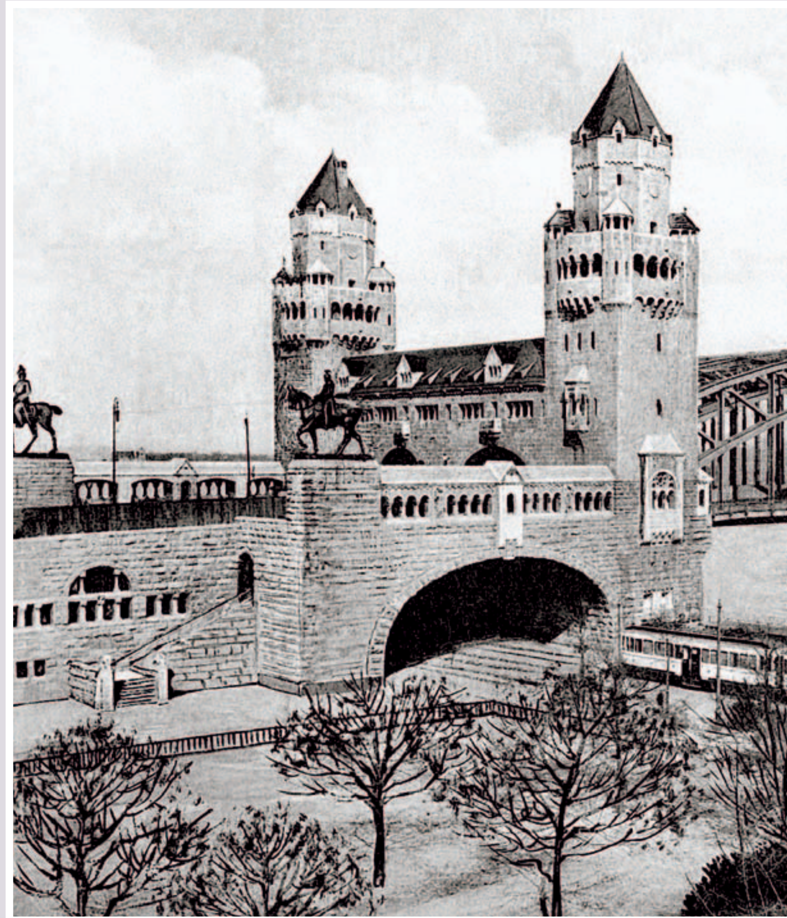
Die Bevölkerung hatte für die neuen KBE-Züge schnell einen Namen parat: Silberpfeil. Die 120 km/h schnellen ET 201 bis 204 (Einzeltriebwagen) und ET 210 bis 212 (Doppelgarnituren) wurden begeistert auf- und angenommen.

Mit weniger Euphorie las der KBE-Vorstand in jenen Jahren seine Bilanzen, denn seit 1962 schrieb die Gesellschaft rote Zahlen. Und das, obwohl man in modernste Technik investiert und 1962 den Planeinsatz von Dampflokomotiven im Güterverkehr beendet hatte. Das hochmoderne Unternehmen hing nun am Tropf der Verkehrspolitik. Und die meinte es auch im nächsten Jahrzehnt alles andere als gut mit der KBE.

Bei den Planungen, die Rheinuferbahn unterirdisch ins Stadtzentrum zu führen, konnte die KBE lediglich die Stadt Bonn von einem Lichtraumprofil nach Eisenbahn-Betriebsordnung (EBO) überzeugen. Köln bestand auf seiner Unterpflaster-Straßenbahn und setzte sich durch. Wohl kein Zufall, denn die seinerzeitige nordrhein-westfälische Landesre- →



Der Abriss des Wesselinger Lokschuppens 1 erfolgte im März 1992: Just hier werden heutzutage Stadtbahnwagen der KVB im Freien abgestellt.



gierung förderte gezielt Stadtbahnprojekte. Große, nicht bundeseigene Bahnen, so genannte NE-Bahnen, hatten das Nachsehen. In direkter Folge stellte beispielsweise die Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE) 1975 ihren Reisezugverkehr komplett ein.

Feuer unterm Dach: Rückschläge für KBE in den 70er-Jahren

Feuer unterm Dach der KBE war in den 70er-Jahren aber auch buchstäblich: Der folgenschwerste in einer ganzen Reihe von Bränden ereignete sich am Abend des 4. August 1975, als im Betriebswerk Wesseling der vollbesetzte Lokschuppen 2 ein Raub der Flammen wurde. Zu einem eisenbahngeschichtlich unwiederbringlichen Verlust wurde dabei der letzte betriebsfähige Triebwagen, Baujahr 1907, aus der ersten Lieferserie: Der ET 8, bis 1956 Tw 514, hatte sich in bestem Zustand befunden und wurde bis dato noch als Rangierfahrzeug im Wesselinger Bahnhofs- und Bw-Bereich eingesetzt. Für ihn war schon ein Platz im Berliner Verkehrsmuseum reserviert gewesen!

Der ebenfalls aus der ersten Lieferserie stammende ET 4, bis 1956 Tw 507, war aufgrund eines Unfallschadens nicht mehr einsatzbereit. Er wurde im Februar 1976 im Betriebswerk Wesseling verschrottet.

Der ET 8 war freilich nicht der einzige Verlust. Mit ihm wurden insgesamt neun Triebwagen-Einheiten, darunter die Doppelsilberpfeile ET 211 und 212, im Lokschuppen 2 zerstört. Das hatte auch Auswirkungen auf das Zugangebot und die Fahrplangestaltung. Zum Ende der Sommerferien, in Nordrhein-Westfalen Ende August 1975, verkehrte letztmalig ein KBE-Schnellzug auf der Rheinuferbahn, die Raucherabteile wurden wegen Platzmangels gestrichen.

Die Versicherungsentschädigungen investierten die KBE in fünf Stadtbahntriebwagen des Typs B, 2095 bis 2099, die bis zur Umstellung der Rheinuferbahn im Netz der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) zum Einsatz kamen. Die künftige



Noch störte die Bahn im Planum nicht: Ein Vier-Wagen-Zug der Rheinuferbahn repräsentiert vor der neuen Hohenzollernbrücke.



Fotos (12): Herdam/Slg. Herdam

Bf Hersel, 5. April 1987: Nach der Umstellung der Rheinuferbahn auf Stadtbahnbetrieb wurde der ET201 für Sonderfahrten genutzt.

Glanz der 50er-Jahre: Am neuen Empfangsgebäude Wesseling Süd wartet ein Zug mit Steuerwagen 656 auf den Schichtwechsel.



Foto: KBE-Archiv, Slg. Herdam

Stadtbahnlinie 16 war seitens der Politik festgezurrt. Ihr wurde der gesamte Güterverkehr auf dem nördlichen Rheinuferbahnabschnitt von Wesseling bis zum Kölner Rheinauhafen geopfert. Für den Mischbetrieb mit EBO- und BOStrab-Fahrzeugen auf dem südlichen Abschnitt von Wesseling bis Bonn-Bendenfeld/Bonn Nord mussten spezielle Weichen mit beweglichen Herzstücken entwickelt werden.

Am 11. August 1978 verließ der letzte Zug, ET55 und 60 als P192, den althergebrachten Bahnhof an der Hohenzollernbrücke. Der Abbruch des Abschnitts Ubierring – Hohenzollernbrücke begann unmittelbar danach. Die Stadtbahnwagen, die am folgenden Tag den Verkehr übernahmen, wurden ab Ubierring via Clodwigplatz, Barbarossaplatz und U-Straßenbahn-Tunnel zum Hauptbahnhof geführt.

Zum 1. Juli 1992 ging der KBE-Stadtbahnbetrieb auf die KVB über, der Güterverkehr landete bei „Häfen und Güterverkehr Köln" (HGK). Deutschlands einst verkehrsreichste NE-Bahn war endgültig Geschichte! *Wolfgang Herdam/hc*



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Compact-Kupplung

Betrifft: „Rettet die Retter!", Heft 12/2006

Zu ihrem knappen und dennoch instruktiven Beitrag ist eine kleine Korrektur anzubringen: Die Fahrzeuge der Burgenlandbahn besitzen (oder muss man inzwischen sagen besaßen?) neben den Tellerpuffern keine Scharfenberg-Kupplung, sondern die bei Eisenbahnfahrzeugen sonst unübliche Compact-Kupplung. Derartige Kupplungen gab/gibt es sonst nur vereinzelt bei Straßenbahnen. Dass die „blühenden Landschaften", die Altbundeskanzler Kohl versprochen hatte, sich vor allem auf und zwischen alten Gleisanlagen entwickeln, ist ja (leider) seit vielen Jahren zu beobachten. Dass man aber mittels noch funtionierender Lichtsignale den Bäumen die Ausfahrt verwehrt, ist eigentlich überflüssig. Die ehemalige „Max-und-Moritz-Bahn" Probstzella – Lichte (– Ernstthal a. R.) liegt seit Jahren still. Will man hier einen Langzeittest der Signal-Glühlampen durchführen?

Wolfram Scheibe, 99510 Apolda



Foto: Scheibe

Die Lichtsignale im ehemaligen Bahnhof Schmiedefeld sind trotz überwucherter Gleisanlagen noch immer in Betrieb.

Falsche Stadt

Betrifft: „Tradition beflügelt", Heft 10/2006

Aufgrund eines Übertragungsfehlers wurde bei den Einsätzen der Baureihe 03 angegeben, dass die Maschinen Wien von Heidelberg aus angefahren hätten. Korrekt hätte es Heydebreck (Oberschlesien) heißen müssen.

Horst Troche, E-Mail

Moped statt Lok

Betrifft: „Insolvenz, Abschied, Rückrücktritt", Heft 11/2006

Ein Wunder ist es nicht, dass es Teilen der Branche so schlecht geht. Die Krise ist zum Teil hausgemacht. Wenn heute eine H0-Lok 499 Euro kostet, dann geben viele Einkommen solche Summen für ein Hobby einfach nicht mehr her. Junge Leute bekommen dafür schon fast ein Moped!

Wolfgang Helle, 13591 Berlin

Angebotslücke

Betrifft: „Bunte Vielfalt", Heft 12/2006

Mit großem Interesse habe ich den Artikel über die neuen Nahverkehrstriebwagen im Modell gelesen und mir fiel auf, dass keiner der namhaften Modellbahnhersteller ein Modell des LINT 27 im Programm hat. Das finde ich schade, da ich an dieser Baureihe persönlich interessiert bin. Ich hoffe, dass sich in naher Zukunft ein Modellbahnhersteller auf dieses Fahrzeug besinnt.

Christian Schmidt, 35768 Siegbach

Keine Phantasie

Betrifft: „Rennsteig, Lipsia, Elbflorenz", Heft 11/2006

Bis zum Lesen des Titelthemas war ich immer der Meinung, die Halberstädter Mitteleinstiegswagen in Städte-Express-Lackierung wären Phantasie-Produkte der Hersteller. Aber es hat sie wirklich gegeben, auch wenn ich sie selber nie gesehen habe. Im oben genannten Artikel war sogar ein Foto.

Ronny Taube, E-Mail

Anregende Lektüre

Betrifft: „Gen Osten", Heft 12/2006

Ein Fehlerteufel hat sich eingeschlichen: Die Stadt Küstrin wurde nicht im April 1945 zerstört, sondern bei den langen Straßen- und Häuserkämpfen, die vom 31. Januar bis zum 30. März 1945 andauerten. Ich denke mir jedenfalls, dass Ihr kleiner geschichtlicher Überblick über die Ostbahn, verbunden mit den schönen Abbildungen sicherlich viele Eisenbahnfreunde zur Reise auf dieser Strecke animieren wird, egal, ob bei uns oder in unserem Nachbarland Polen. Aus aktuellem Anlass bleibt jedoch zu hoffen, dass eine politische Lösung gefunden wird, um der Niederbarnimer Eisenbahn ab Fahrplanwechsel die Fahrt nach Kostrzyn zu ermöglichen. Es wäre ein fatales Signal des vereinigten Europas, die Züge zukünftig nur von Berlin-Lichtenberg bis Küstrin-Kietz zu führen.

Frank Lammers, E-Mail

Hochaktuell

Betrifft: Modellbahn aktuell, Heft 12/2006

Es ist mir ein Bedürfnis, Ihnen Dank und Lob auszusprechen für die Veröffentlichung des Kölner Dreiachs-Beiwagens Nr. 4 und das hochaktuelle Interview mit Märklins Dr. Ulrich Wlecke.

Johnny Biewer, 53840 Troisdorf

Anschauungssache

Betrifft: Bahnwelt aktuell, „Großer Verkehrstag", Heft 12/2006

Entschuldigen Sie bitte, dass ich als Leiter der Werkstatt Cottbus und als Organisator dieser Ausstellung eine andere Meinung habe: Es gab aus Sicht der Publikumsresonanz durchaus interessantere Anschauungsobjekte und mehr zu sehen als nur Dampfloks. Die Mehrzahl unserer Besucher war begeistert von der Vielfalt der gezeigten Fahrzeuge wie PKP-SU46, 219 158, 189 062, und der Kracher für unsere Besucher, ich konnte es selber nicht glauben, waren eine 112, 114 und 143 nebeneinander vor dem Ringlokschuppen! Oder zu sehen, wie eine E-Lok gehoben wird oder neue Achsen auf einer Achssenke bekommt: Die Ausstellung fand während normaler Instandhaltung, wie sie sonst üblich ist, statt. Unsere Besucher konnten alles sehen, was sie interessiert an der Eisenbahn der Gegenwart. Eine große Spur-I-Anlage zum Thema DR der DDR konnte auch besichtigt werden. Und betreut hat alles der Lausitzer Dampflok-Club (LDC). Trotz dieses Wermutstropfens: Sie sind die beste deutschsprachige Zeitschrift für unser so schönes Hobby.

Gerd Behrendt, E-Mail

Webseiten

Betrifft: „Tipps und Orientierung im World Wide Web", Heft 11/2006

Die Seite, auf der Internetseiten präsentiert werden, gelingt Ihnen jedes Mal besser. Ich möchte Sie nur darauf hinweisen, dass nicht nur einzelne Webseiten Themen exzellent präsentieren. In der freien Enzyklopädie Wikipedia.de hat sich eine Art Eisenbahnforum (http//de.wikipedia.org/wiki/Portal:Bahn) gebildet. Die Vielfalt geht von lesenswerten bis zu exzellenten Artikeln.

Christoph Hufnagl, E-Mail



www.thedieselshop.us

Im Zeichen des zweiten Taktes

Bis heute sind die Vereinigten Staaten der weltweit wichtigste Markt für Selbstzünder-Lokomotiven.

■ Es ist bedauerlich und irgendwie die Ungnade der späten Geburt, all die F- und E-Units, PAs, Trainmasters und Sharknoses nicht im alltäglichen Einsatz erlebt zu haben. Es bleiben nur die Modelle, Bücher, ein paar Videos und eben das Internet, um einzutauchen in die US-Schienenwelt der 1950er-, 1960er- und 1970er-Jahre. Eine prima Hilfe dafür ist auch diese sehr gut gestaltete Internetseite. Hier findet der US-Dieselfan eine Fülle von statistischen Informationen zu allen gängigen US-Loktypen. Aber auch gute Bilder sind im Dieselshop zu entdecken.

www.guenztalbahn.de

Vielseitig

Der Günztal-Museumsbahn-Verein e.V. aus Ottobeuren besticht durch zahlreiche Aktivitäten.

■ Man könnte ja glauben, dass die berühmte Benediktinerabtei in Ottobeuren dort alles andere in den Schatten stellt. Dem ist aber nicht so, der örtliche Eisenbahnverein zeigt sich ausgesprochen vielseitig: Die Ottobeurer kümmern sich neben dem Bau der vereinseigenen Modellbahnanlagen auch um die Geschichte der Lokal-Bahn Ungerhausen – Ottobeuren (Günztalbahn) und organisieren eine beachtliche Modellbahnaustellung mit einer beeindruckenden Gästeliste.

www.gartenbahn-moosecreek.com

Wirklichkeitsnah

Moderne amerikanische Dieselloks sind nicht nur im Vorbild Giganten, auch im Maßstab 1:29 beeindrucken sie sehr.

■ Der Moose-Creek-Trestle, eine spezielle (US-typische) Brücke, von 5,50 Metern Länge, ist sicher eines der Prunkstücke dieser Freiluft-Gartenbahn. Die Bilder der Brücke, befahren von einem schweren Kohlezug mit drei SD40-Loks an der Spitze, versetzen den gewöhnlichen H0-Bahner ins Staunen. Doch das ist nicht das Einzige, was auf dieser Seite zu entdecken ist. Auch die gekonnt gealterten Lokomotiven und die sehr gut in die Landschaft integrierte Strecke wissen zu gefallen.

www.saechsisch-bayerisches-staedtenetz.de

Trommeln für die Linie

Die Städte entlang der Sachsen-Franken-Magistrale rühren kräftig die Werbetrommel für ihre Anliegen.

■ Meckern allein genügt nicht, wir müssen selbst aktiv werden. Das sagten sich die entlang der Strecken Leipzig und Dresden – Hof – Nürnberg gelegenen Städte recht früh nach Bekanntwerden der, nun ja, Ausbaupläne ihrer Hausstrecke. Auf ihrer Homepage kann man die beteiligten Städte kennenlernen und sich



über ihre Aktivität pro Sachsen-Franken-Magistrale informieren. Dabei, und das verwundert nicht, geben sie sich mit dem etwa ab 2010 erreichten Ausbauzustand nicht zufrieden und fordern außer der Elektrifizierung auch Streckenverkürzungen, Ergänzungsverbindungen und die Verknüpfung mit der ebenso stiefmütterlich behandelten Mitte-Deutschland-Verbindung. Bis hin zu Kostenangaben, die man angesichts anderswo geplanter Summen bescheiden nennen kann, reichen die Konkretisierungen. Die informative Site ist die passende Ergänzung zu unserem Beitrag ab Seite 24.

Modell Eisen Bahner

Hinter der Überschrift finden Sie die Heftnummer und die Seitenzahl (Beispiel: 9/26 = Heft 9, Seite 26).

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2006

VORBILD

Titelthema

Drehscheibe

Geschichte und Geschichten

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2006





Unter der Lupe

Test

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2006

Szene

Spielwarenmesse Nürnberg

Ausserdem

Internet



BASTELTIPPS

AUS DER IDEENKISTE

Drehscheibe mit Kehrschleife

Beim Befahren der Fleischmann-Drehscheibe im Digital-Betrieb mit dem Roco-Lokmaus-System kam es immer wieder zu Kurzschlüssen, wenn sich beispielsweise nach einer Drehung die Polarität von Anlage und Drehscheibe unterschied. Es musste also ein Bauteil her, das den Kurzschluss sofort erkennt und die Polarität des Drehscheibengleises automatisch ändert. Diese Funktion bietet eine Kehrschleifen-Steuerung für Digital-Systeme, wie sie beispielsweise Conrad Electronic (# 21 03 24-47 als Bausatz, # 21 03 25-47 als fertiger Baustein) liefert. Die Kehrschleifen-Steuerung schließt man zwischen Anlagen- und Drehscheibengleis-Versorgung. Der Umschaltimpuls ist so kurz, dass die Lok beim Befahren nicht einmal ruckt, Kurzschlüsse gehören ebenfalls der Vergangenheit an. Übrigens behält der Decoder auch nach dem Umpolen seine Fahrtrichtungsinformation. Im Gegensatz zum Analogbetrieb kehrt sich diese also nicht um.

Uwe Wilknitz

Lackierhilfe

Schraubendreher, Blumentopf und Knete sorgen für einen sicheren Halt des Modells beim Lackieren.

Zum mehrseitigen Lackieren eines Modells empfehlen viele Hobbykollegen den Bau eines Drehtellers. Problem dabei ist beispielsweise, dass sich dieser nicht neigen lässt, eine Lackierung von oben also schwierig ist, will man das soeben gespritzte Modell nicht sofort anfassen. Eine Lösung findet sich bei den Gartenutensilien und im Werkzeugkasten. Man spießt das zu lackierende Modell, im vorliegenden Fall einen Kessel, auf die Spitze eines Schraubendrehers. Sollte das nicht sicher halten, so drückt man Knetmasse ins Gehäuse und steckt den Schraubendreher dort ein. Dessen Griff steckt man in Vogelsand, oder, falls das zu lackierende Teil zu schwer ist, in Hydrokultur-Granulat, das sich dank scharfer Kanten gut verzahnt und mehr Halt gibt. Ein Blumentopf nimmt die Masse und den Schraubendreherkopf auf. So hat man nicht nur die Möglichkeit, das Modell rundum, also auch von unten, zu lackieren, sondern kann es nach dem mehrfachen Auftrag per Spraydose oder Airbrush-Pistole zum Trocknen gleich im Topf stehen lassen.

Thomas Langner



Den Kessel kann man von allen Seiten lackieren.

Foto: T. Langner

Rollkur

Der Entgleisungsneigung eines Bahnpostwagens der Post Philatelie wird abgeholfen.

Der vierachsige, von Piko für die Deutsche Post Philatelie gefertigte Epoche-I-Bahnpostwagen der Gattung D IVa (M) ist ein wunderschönes Modell, doch entgleiste er im Zugverband an mehreren Stellen auf der Anlage. Ein Blick auf den Wagenboden offenbarte die Ursache: Beide Drehgestell-Rahmen saßen auf durch den Normschacht ragenden Rastnasen der Kupplung auf. Das hatte bei Drehbewegungen des Drehgestells eine Schwergängigkeit zur Folge, Höhenspiel fehlte völlig. Abhilfe schaffte eine drehgestellseitige Kürzung des Normschachtes um etwa 1,5 mm. Um ein Hineinrutschen der Kupplung zu verhindern, klebt man am vorderen Ende des NEM-Schachts einen aus Draht gebogenen Ring derselben Stärke an. Nun ist die Freude am Modell ungetrübt. Denselben Effekt hätte übrigens auch das Befeilen der Drehgestelle im Kontaktbereich mit den Rastnasen.

Peter Hauswald

Nach dem Umbau gewährt die Kurzkupplung dem Drehgestell die nötige Bewegungsfreiheit.

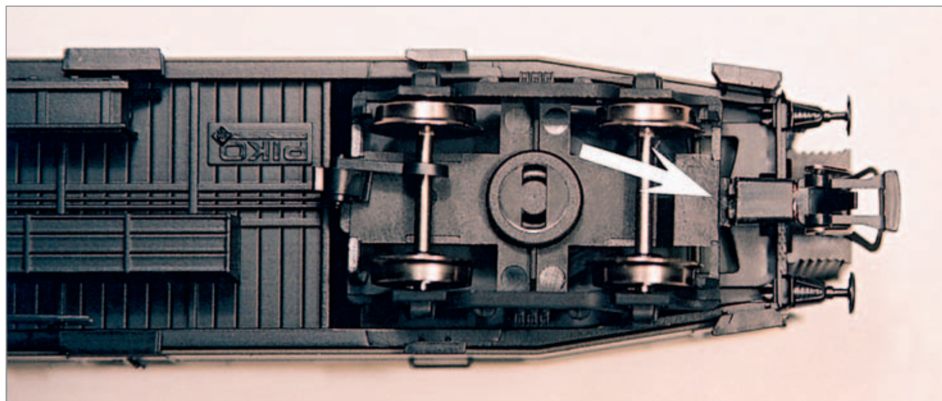


Foto: P. Hauswald

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Nicht funktionsfähige Laternen entstehen unter Verwendung von Teilen aus einem Faller-Bausatz.

Mast-Kur

Lampen sind auf den meisten Modellbahnanlagen zu finden. Funktionsfähige stammen oft von Brawa oder Viessmann. Das Angebot reicht von alten Gaslaternen über verschiedenste Parkleuchten bis hin zu modernen Bahnhofsleuchten. Durch die stromführenden Kabel und Schraubfassungen der Birnen wirken die Ausleger und Lampenschirme mancher Modelle etwas überproportioniert, was auf einer größeren Anlage allerdings weniger auffällt.

Etwas modernere Straßenleuchten im Stil der 1950er- und -60er-Jahre lassen sich, allerdings unbeleuchtet, aus dem Fallerbausatz Nr. 180625 umbauen. Enthalten sind darin Peitschenlampen, sowohl einfach als auch mit zwei Auslegern. Die länglichen Gehäuse der Leuchtstoffröhren lassen sich auch gut mit einem Holzmast kombinieren, wobei dann Leuchten entstehen, wie sie heute noch vielfach in Vorstädten zu finden sind. Von den Faller-Leuchten wird eigentlich nur der Schirm benötigt. Man trennt diesen mit einem Messer vom Ausleger. Die Form erinnert ein wenig an einen Marzipanriegel. Allerdings weist der Kunststoffspritzling einen leichten Versatz auf, den man mit einer kleinen Feile ausgleichen sollte. Letzte Unebenheiten verschwinden beim Überreiben mit feiner Stahlwolle.

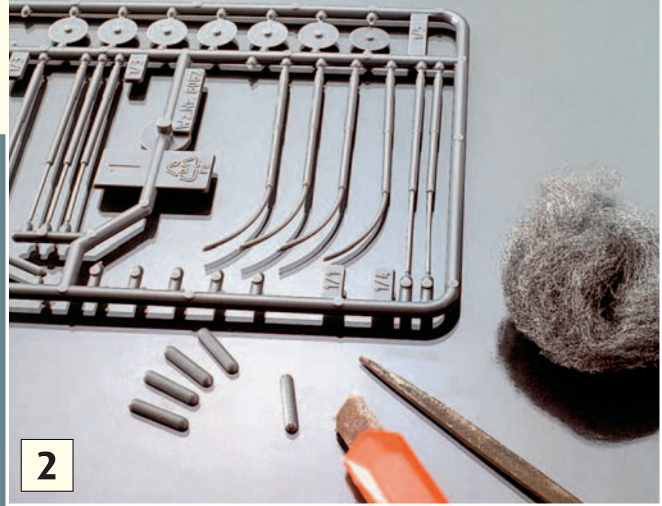
Als Holzmasten eignet sich 2-mm-Messingrohr, das ab dieser Größe auch in Baumärkten erhältlich ist. Um eine Art Holzmaserung darzustellen, wird das Messingrohr durch herumgewickeltes Schmirgelpapier der Körnung 80 mehrmals unter kräftigem Druck hin- und hergezogen. Dabei entstandene Grate entfernt man durch leichtes Überschleifen mit feinerem Schleifpapier der Körnung 320 oder 400. Beim Vorbild waren die Halter der Lampengehäuse beispielsweise mit zwei am Mast verschraubten halbrunden Haltebügeln befestigt. Um diese Haltebügel darzustellen, verwendet man entweder Ätzteilreste oder wie im vorliegenden Fall jeweils zwei der geätzten Streben des Weinert-Fabrikzauns (Art.-Nr. 3347). Erleichtert wird dieser Arbeitsgang, indem man ein



Seit den 1950er-Jahren trifft man vielerorts Holzmasten mit Leuchtstoff-Röhren an. Die zeitlose Beleuchtung lässt sich einfach auch im Modell realisieren.



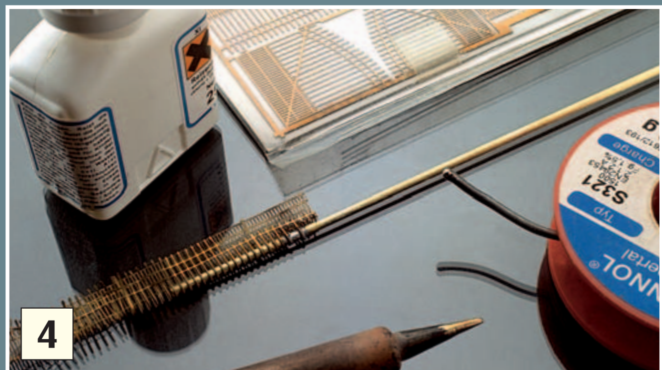
Das Set enthält 56 Straßenlampen-Attrappen in sechs Ausführungen.



Nach dem Abtrennen der Lampenschirme vom Mast versäubert man die Spritzlinge.



Den Masten verleiht man durch das Überschleifen mit Schmirgelpapier Struktur.



Einem Weinert-Fabrikzaun entnimmt man pro Lampe zwei der geätzten Streben zur Befestigung des Auslegers am Mast.



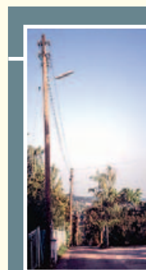
Der Ausleger wird auf die Messingbänder gelötet.



Den Ausleger biegt man vorsichtig in die Endstellung.

kurzes Stück des Zauns komplett u-förmig um das Rohr biegt. Mit einem kleinen Seitenschneider entfernt man jede zweite Strebe, so dass der Abstand jetzt 3 mm anstatt 1,5 mm beträgt. Die Streben sowie der Mast werden am besten vor Ort verzinnt. In diesem Fall beträgt der Abstand zwischen oberem Bügel und Mastspitze 17 mm (das Maß ist allerdings nur geschätzt). Dieses Maß kann man beispielsweise durch eine mit einem spitzen Stechzirkel angeritzte Linie markieren. Sind beide Bügel am Mast verlötet, trennt man das überschüssige Material durch kurzen Druck eines kleinen scharfen Flachstichels ab. Sitzen die Bügel am gewünschten Platz, können sie noch etwas flacher gefeilt werden. Der dabei entstandene Grat verschwindet beim Überarbeiten mit einer kleinen Messingbürste. Der Haltearm für das Lampengehäuse besteht aus einem Stück 0,5-mm-Messingdraht. Damit der Draht exakt mittig auf die beiden Haltebügel gelötet werden kann, versieht man diese mit einer kleinen eingefeilten Kerbe. Gebogen wird der Draht, nachdem er mit den Bügeln verlötet wurde. Ebenso wie bei Telegrafenmasten →

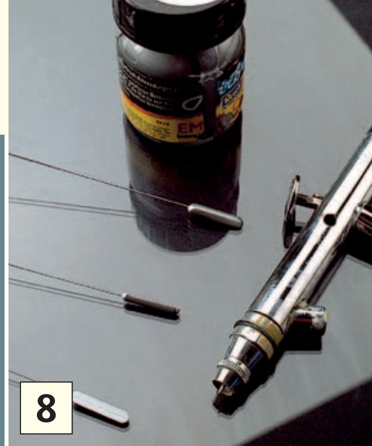
Das Vorbild



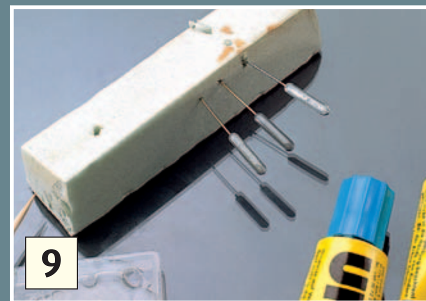
Einheitliche Arten der Befestigung oder eine Normierung gibt es nicht. Derartige Leuchten (Bild) findet man in ganz Europa. Sie entstanden in größerem Umfang seit den 1950er-Jahren als Ersatz für alte, früher mit Glühbirnen ausgestattete Lampen oder weil Masten aus Holz billiger waren als solche aus Metall.



Nach der Grundierung von Mast und Ausleger erhält ersterer eine holzfarbene Lackierung.



Die auf Draht aufgespießten Lampenkörper werden unten silbern lackiert.



Die transparenten Abdeckungen der Leuchtmittel stellt man mit Uhu-Plus-Kleber dar.



Der Ausleger wird zuletzt mattschwarz abgesetzt.

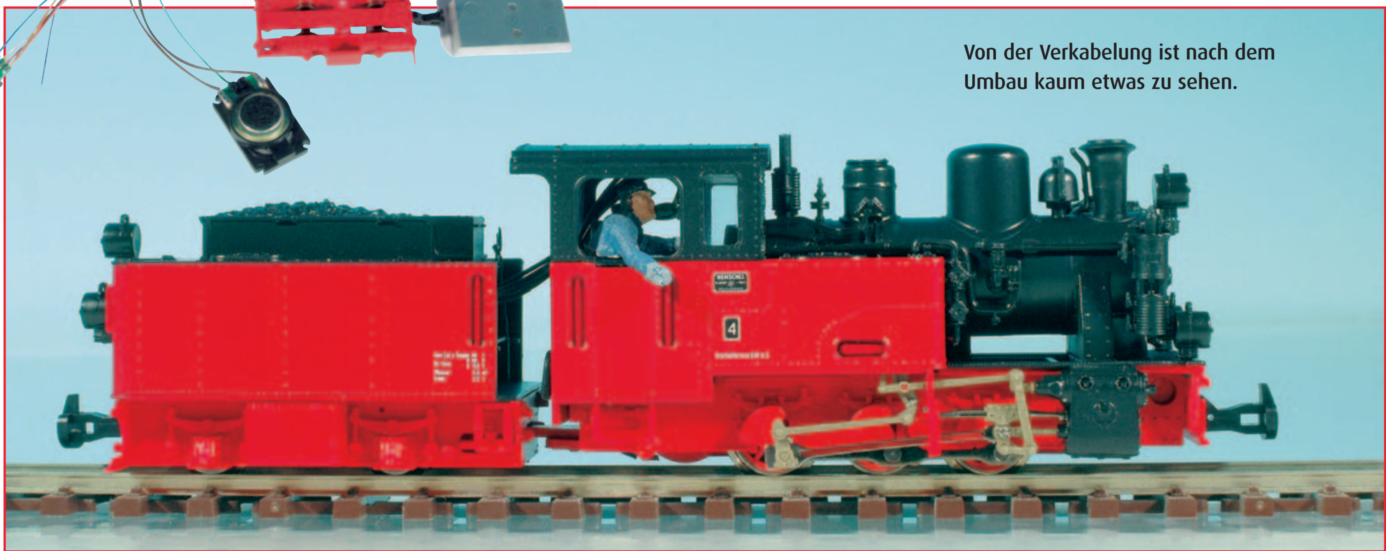
Fotos: J. Chocholaty

wird das obere Ende des Mastes schräg zurechtgefeilt, das verbleibende Loch verschließt man mit etwas Zinnlot.

Der fertige Mast wird jetzt mit Weinert-Haftgrund vorgespritzt. Die Farbgebung kann mit Acrylfarben in grau- bis rotbräunlichen Farbnuancen erfolgen. Halter samt Bügel lackiert man schwarz oder mittelbraun. Airbrushfarben (im vorliegenden Fall Aerocolor von Revell) lassen sich für solche Arbeiten sehr gut mit dem Pinsel auftragen. Bevor die Deckel der Lampengehäuse lackiert werden, erhält die Stirnseite eine 0,5-mm-Bohrung für den Halter. In diese Bohrung setzt man ein Drahtstück ein, das beim Lackieren zum Halten dient. Die Farbgebung der Schirme erfolgt am besten mit der Spritzpistole in einem Silberton. Die transparente Abdeckhaube an der Unterseite kann man mit einer kleinen Menge Uhu-Plus darstellen. Wichtig ist, dass der Schirm dabei exakt waagrecht ausgerichtet ist. Leider gelang es im vorliegenden Fall nicht ohne Blasenbildung. Man könnte die Klebstoffschicht auch mit etwas weiß getöntem, hochglänzenden Klarlack übersprühen, dann wären die Blasen nicht mehr sichtbar. Beim Vorbild sind die Hauben schließlich auch eher milchigweiß als glasklar.

Es wäre sicher interessant, wenn sich ein Hersteller eine Lampe dieser Art zum Vorbild nehmen würde und diese, natürlich in beleuchteter Ausführung, realisiert.

Jörg Chocholaty/yo



Der Platz ist nicht üppig, aber letztlich passen doch alle Teile in den Tender.

Von der Verkabelung ist nach dem Umbau kaum etwas zu sehen.

Fotos: Frickel

H0e-Loks waren bislang stumm. Rocos HF 110 C faucht und zischt dank ESU-Loksound-Decoder.

Zwergen-Aufwand

Materialbedarf

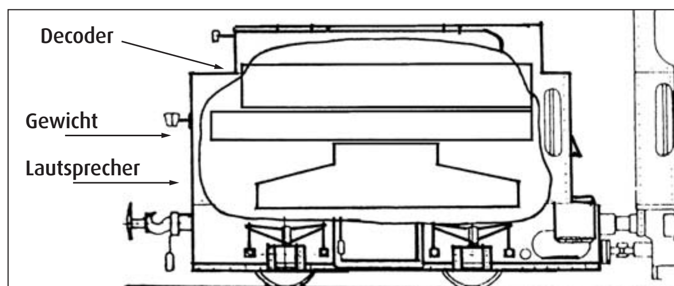
- ESU-Loksound-Decoder 52801 (bespielt mit „Universal 2-Zyl. Schmalspur")
- Kleinbohrmaschine mit Trennscheibe
- Skalpell
- Mattschwarze Farbe

Die neue H0e-Startpackung von Roco ist ein faires Angebot. Da könnte, des gesteigerten Fahrspaßes wegen, durchaus der Einbau eines Sound-Decoders in die HF 110 C (Heeres-Feldbahnlok, 110 PS, drei Achsen) drin sein.

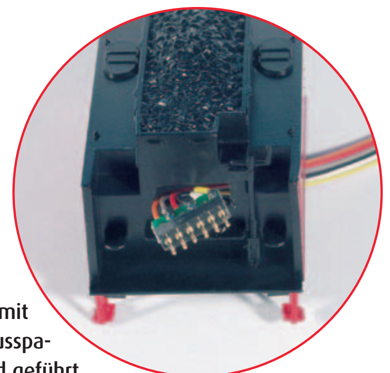
Wegen der beschränkten Platzverhältnisse empfiehlt sich ESUs „Loksound-Micro". Decoder und Lautsprecher müssen im Tender verstaut werden. Dazu klipst man dessen Gehäuse ab, hebelt das Metall-Gewicht ab und entfernt dessen Haltenasen. Die großzügigen Öffnungen im Tender-Fahrwerk sorgen später für einen ansprechenden Sound. Um die Kabel samt Schnittstellenstecker aus dem Tender in die Lok führen zu können, muss man in die Tendervorderwand mit dem Skalpell ein 8 x 2 mm großes Loch schneiden. Der Decoder lässt sich so einpassen, dass er oben ein Stück in den Kohlenkasten hineinragt und ohne Kleber fest sitzt. Damit der Lautsprecher nicht direkt am Decoder liegt, ist es sinnvoll, mit einer Kleinbohrmaschine und Trennscheibe das Gewicht in Längsrichtung zu halbieren und die Stärke der beiden Hälften auf etwa 2 mm zu reduzieren. Danach lassen sich Fahrgestell und Aufbau zusammenfügen.

Nun hebt man das Führerhausoberteil ab und entfernt den Fenstereinsatz. Bei einem der beiden mittleren Fenster der Führerhausrückwand entfernt man den unteren Steg und kürzt den Einsatz desselben Fensters soweit, dass die Kabel des Decoders mit etwas Spiel hindurchzuführen sind. Nach dem Tauschen des ursprünglich in der Lok verbauten Decoders gegen den Stecker des ESU-Bausteins kann die erste Probefahrt erfolgen. Zum Abschluss sollte man noch die Kabel schwarz lackieren und eventuell als Sichtschutz zwei Figuren ihres Unterleibes berauben und ins Führerhaus einkleben.

Mit dem Originalsound einer HF 110 C konnte ESU zum Zeitpunkt des Umbaus nicht dienen, weshalb der Decoder etwas vorbildwidrig die Geräusche einer Harzbahn-1'C1' zu Gehör bringt. *Jochen Frickel*



Anordnung der Bauteile im Tender



Die Kabel werden durch eine mit dem Skalpell geschnittene Aussparung an der Tender-Vorderwand geführt.

Bei Liliput ist ein H0e-Modell der Schmalspurdampflok Uh erhältlich. MEB erhielt Lok 5 „Gerlos" der Zillertalbahn.

Gerlos glücklich

In den Jahren 1928 bis 1932 beschafften die Bundesbahnen Österreichs (BBÖ) in acht Exemplaren die C1'-Dampflok Uh (sprich: „U-ha"), von denen noch fünf in den 1970er-Jahren als ÖBB-Reihe 498 ihren Dienst taten, für verschiedene 760-mm-Schmalspurbahnen. Auf der heutigen Bregenzerwald-Museumsbahn ist die Floridsdorfer Uh 102 seit 2001 im Einsatz. Doch nicht nur die BBÖ beschafften solche Maschinen: Eine Schwester, die Uh 5, dreht als „Gerlos" bei der Zillertalbahn ihre Runden; früher im regulären Betrieb, heute als betriebsfähige Museumslokomotive.

Diese Maschine nahm sich Liliput zum Vorbild für ein H0e-Modell. Sie erhielt wie fünf ihrer Schwestern eine Caprotti-Ventilsteuerung, die auch beim Modell umgesetzt ist. Das Gehäuse ist aus Kunststoff und reich detailliert. Viele Teile sind einzeln angesetzt, wie beim Vorbild sind Griffstangen, Handläufe und Handrad rot abgesetzt. Dampf- und Speisedom erhielten einen messingfarbenen Zierring. Die Beschriftung ist sehr gut lesbar.

Das Fahrwerk wurde weitgehend aus Metall gefertigt, was auch Treib- und Kuppelstangen einschließt. Teile der Steuerung sind aus Kunststoff.

Die Lok fährt sehr langsam an und erreicht bei 5,2 Volt ihre zulässige Geschwindigkeit von 40 km/h. Bei 6,4 Volt dreht sie mit umgerechneten 56 km/h ihre Runden, der nach NEM zulässigen Geschwindigkeit. Bis 12 Volt sollte man das Modell nicht unbedingt ausfahren, rast sie doch mit stolzen 111 km/h zu neuen Schmalspurrekorden.

Nicht üppig ist die Zugkraft, die mit acht Gramm in der Ebene schon ausgeschöpft ist. Je nach Bauart sind das fünf bis sechs zweiachsige Wagen. Der Antrieb des Modells erfolgt auf die B-Achse.

Das Modell muss für Wartungszwecke nicht demontiert werden. Die Achslager und das sichtbare Zahnrad im Fahrzeugboden sollten von Zeit zu Zeit mit einem Tropfen Öl versehen werden. Für Eingriffe an Motor und Getriebe ist die – nicht ganz simple – Demontage im Beiblatt gut beschrieben und bebildert. Eine Digitalschnittstelle hat die kleine Uh nicht.

Auf eine Beleuchtung hat Liliput verzichtet, auch auf die Darstellung eines Führerstandes. Das sind aber für H0e vertretbare Kompromisse, zumal sich der Preis mit 142 Euro (unverbindliche Empfehlung des Herstellers) für ein Schmalspur-Dampflokmodell auf einer fairen Ebene bewegt.

Alles in allem kann die in fünf Varianten (siehe Kasten) angebotene Uh guten Gewissens empfohlen werden.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO Gesamteindruck; Maßstäblichkeit; Details; Beschriftung; Langsamfahrverhalten; mehrere Varianten; fairer Preis

KONTRA Zugkraft; Maximalgeschwindigkeit; keine Beleuchtung

PREIS 142 Euro (Empfehlung)

URTEILE ☒ ☒ ☒

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 111 km/h
- V_{max} Vorbild (40 km/h) bei 5,2 V
- Auslauf aus 12 V 118 mm
- Auslauf aus V_{max} Vorbild 16 mm
- Anfahren bei 1,5 V mit ‹5 km/h
- Kriechen bei 1,5 V mit ‹5 km/h
- Zugkraft Ebene 8 g
- Zugkraft Steigung 3% 5 g
- Zugkraft Steigung 8% 2 g

- ***Hersteller:*** Bachmann/Liliput; Produktion in China
- ***Vertrieb***: Über Fachhandel
- ***Bezeichnung:*** Uh, Lok 5 „Gerlos" der Zillertalbahn
- ***Nenngröße, Spur:*** H0e, 9 mm
- ***Katalognummer:*** L141491
- ***Andere Ausführungen:*** Rh 498 ÖBB Ep.III; Uh 102 Bregenzer Waldbahn Ep. IV - V; 99 828 DRB Ep. II; 498.04 ÖGEG
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrwerk:*** Metall und Kunststoff
- ***Gewicht:*** 108 Gramm
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 228 mm
- ***Kupplung:*** Bügelkupplung
- ***Normen:*** NEM, CE
- ***Stromaufnahme:*** Über Außenschleifer an den Treibradsätzen
- ***Beleuchtung:*** Keine
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf B-Radsatz
- ***Schwungmasse:*** Eine, Ø 11 x 3 mm
- ***Haftreifen:*** Keine

Lok 5 „Gerlos" der Zillertalbahn dreht noch heute ihre Runden und tut dies nun auch in H0e.





Als Maschinen der ersten Serie tragen beide Varianten vorbildgerecht Sicken im Rahmenbereich.

Nach den DB-Reihen 110 und 140 liefert Kühn die ersten Varianten der DR-211 aus.

Elfer raus!

Die Baugröße TT nimmt derzeit rasant Fahrt auf. Thorsten Kühn ist mit seinen DB- und DR-Loks an dieser Entwicklung nicht ganz unbeteiligt. Da Varianten-Dopplungen auch im TT-Bereich unerwünscht sind, liefert Kühn Loks in anderen Farbgebungen als beispielsweise Tillig.

So erscheint nun die DR-211 in einer Epoche-IV-Probelackierung, bei der die schwarze Farbe im Bereich der Rahmenenden auf Pufferhöhe abgesenkt wurde. Epoche-V-Fahrer dürften sich für die private Scandlines-Lackierung interessieren. Bei den Maschinen fällt kaum auf, dass die zahlreichen zum Teil farblich abgesetzten Details zumeist angespritzt sind. Separat angesetzt sind lediglich die Dachausrüstung bis auf die Laufgitter, die Typhone, die Kupplungshaken und die Schlauchkupplungen an den Stirnseiten. Die Bauform der filigranen Dachstromabnehmer ist korrekt.

Die vielfach durchbrochenen Drehgestelle wirken vorbildgerecht luftig. Gelungen ist mit dem filigranen Tankeinsatz auch die Partie zwischen den Drehgestellen. Sogar die Indusi-Magnete an der Scandlines-Lok sind berücksichtigt. Angesichts des moderaten Preises verbietet es sich fast zu kritisieren, dass die Bremsklötze nicht in Radebene liegen. Zum vorbildgerechten Eindruck trägt auch die konturenscharfe und gut deckende Bedruckung bei. Besonders hervorheben sollte man die Druckqualität der Anschriften.

Auf einen Blick

PRO Feine Gravuren; sehr gute Druckqualität; sehr gute Fahreigenschaften; günstiger Preis

KONTRA Bremsklötze nicht in Radebene

PREIS UVP 98,40 Euro (DR-211) 99,40 Euro (Scandlines-109)

URTEILE

Wegen der schon beim Vorbild minimalen Maßabweichungen ist es belanglos, dass das Fahrwerk der TT-211 mit dem der DB-Loks (Test der 140 in Ausgabe 7/2006) identisch ist. Wie nicht anders zu erwarten, fallen darum auch die Unterschiede bei den Fahreigenschaften gering aus. So liegt die Höchstgeschwindigkeit der 211 noch eben in der NEM-Toleranz, die eine Zugabe von maximal 50 Prozent vorsieht. Das Minimaltempo von umgerechnet 1 km/h bei 2,6 Volt ist perfekt. Selbst Drei-Prozent-Steigungen zieht die Lok noch neun vierachsige Schnellzugwagen hinauf. Eine sechspolige Digital-Schnittstelle nach NEM 651 findet sich unter dem abzuspreizenden Gehäuse. Auch eine Kurzkupplungsmechanik findet sich an den Loks.

Kühns TT-211 bietet für unverbindlich empfohlene 98,40 Euro (DR-Variante) einen sehr guten Gegenwert. Bis zum Jahreswechsel zahlt man noch den alten Preis von 95,90 Euro. Kühns Preise legen also tatsächlich nur um die Mehrwertsteuer-Erhöhung (2,50 Euro) zu.

Jochen Frickel

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 175 km/h
- V_{max} Vorbild (120 km/h) bei 9,1 V
- Auslauf aus V_{max} 238 mm
- Auslauf aus 120 km/h 130 mm
- Anfahren (2,8 V) 1 km/h
- Kriechen (2,6 V) <1 km/h
- Zugkraft Ebene 46 g
- Zugkraft Steigung 3% 43 g

- ***Hersteller:*** Kühn-Modell, 53619 Rheinbreitbach, Tel. (02224)967780, www.kuehn-modell.de
- ***Nenngröße, Spur:*** TT/12 mm
- ***Katalog-Nr.:*** 31760 (Scandlines), 31770 (DR-211)
- ***Andere Ausführungen:*** Grüne DR-Epoche-IV-Lok
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** TT-Kupplung in kulissengeführtem Normschacht
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 310 mm
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 651
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- ***Haftreifen:*** Zwei
- ***Zurüstteile:*** Pufferträgerdetails; 3 Ersatzpuffer, Ersatzkohlen



Foto: Frickel

Das Vorbild ist heute im Bestand der Ulmer Eisenbahnfreunde, das ansehnliche Modell repräsentiert den Zustand aus Hofer Zeiten.

Das SMDV-Exklusivmodell der 086 346-4 sorgt für fränkisches Flair auch auf Wechselstrom-Anlagen.

Wiener Blut

Wer ein 100-prozentiges Abbild der gewählten Vorbild-Lok 086 346-4 erwartet, wird bei genauem Hinsehen auf Abweichungen im Detail stoßen.

Hätte Fleischmann alle in RAW und AW vorgenommenen individuellen Änderungen der 1939 in Wien-Floridsdorf gebauten und bei der Bundesbahn zuletzt in Hof eingesetzten Tenderlok berücksichtigt, wären teure Formänderungen unumgänglich gewesen.

Sei´s drum, der H0-D-Kuppler weist die typischen Baureihenmerkmale einer DB-86 dieser Bauserie mit Krauss-Helmholtz-Lenkgestell auf. Die Anschriften der frühen Epoche IV sind korrekt, auch das letzte Untersuchungsdatum auf der vorderen Pufferbohle ist authentisch.

Die Detaillierung entspricht dem Fleischmann-Basismodell von 1993, wobei jedoch die Steuerung durch die Brünierung eine deutliche Aufwertung erfuhr.

Die Wechselstrom-Lok verfügt über einen ESU-Decoder mit automatischer Systemerkennung für den Betrieb im Motorola-, Delta- und DCC-Format. Wird die Maschine analog gefahren, verhält sich der Decoder wie ein gewöhnlicher Fahrtrichtungsumschalter. Digital schaltet man mit F4 des Steuergeräts den Rangiergang, was sich wohltuend aufs Tempo auswirkt.

Analog schafft die Tenderlok bei 16 Volt Nennspannung nämlich satte 156 km/h. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h ist bei 9,7 Volt erreicht. Die 86 fährt bei 2,5 Volt mit 17 km/h an.

Zugkraft, Laufverhalten und Stromabnahme sind tadellos. Was man sich allerdings dabei gedacht hat, zur Gehäusedemontage erst den Mittelschleifer entfernen zu müssen, bleibt rätselhaft. *Karlheinz Haucke*

Auf einen Blick

PRO Gesamteindruck; Zugkraft; Laufverhalten; Stromabnahme; Lokdecoder mit automatischer Systemerkennung; Anschriften; Detaillierung; Brünierung

KONTRA Gehäusedemontage; analoge Fahrwerte; kein Schlusssignal; Lampenringe

PREIS 249,95 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ◭

Die ab 1921 in großer Zahl gebauten Bi21 und den seltenen mit Postabteil ausgestatten BPostid fertigt Brawa in H0.

Bühnen-Stars

Auch mit den beiden neuen Zweiachsern zeigt Brawa wieder einmal, was in der Kunststoff-Verarbeitung so möglich ist. Akkurat und mit viel Liebe zum Detail setzten die Konstrukteure die an sich recht schmucklosen Waggons im Maßstab 1:87 um. Die Vorbilder des Sitzwagens Bi und der Unterbauart Bi21 a entstanden zwischen 1921 und 1923 in mehr als 2600 Exemplaren. Die letzten wurden bei der DB gegen 1964 ausgemustert. Die mit Postabteil ausgestatteten BPostid 21 entstanden aus Cid 21.

Natürlich entfiel beim Modell-Wagen mit Postabteil am entsprechenden Ende die Tür zur Bühne. An den Aufbauten begeistern beispielsweise die separat angesetzten Griffstangen, die dünnen Trittstufen, die Wendler-Lüfter auf dem Dach und die Nachbildungen der elektrischen Lampen unter dem Dach im Bereich der Bühnen. Das Fahrwerk bietet mit den dünnen Achshalterblechen, maßstäblich langen Federn, verbundenen Bremsbacken und dem etwas weit unten sitzenden Luftbehälter der Bremsanlage ebenfalls etwas fürs Auge. Allerdings wäre es angesichts dieser Detailfülle schön gewesen, wenn Brawa einsteckbare Übergänge an den Bühnen zumindest beigelegt und das Blech klappbar ausgeführt hätte. Durchbrochene Kastenstützen zu fordern, wäre allerdings des Guten zuviel. Die Modelle sind für eine Innenbeleuchtung vorbereitet. Die Stromaufnahme mit vier Kontakten pro Wagen geschieht über die Achslager und Halbachsen. Zusätzlich wäre es freilich sinnvoll gewesen, wenn man eine Achse um die Fahrzeug-Längsachse kippbar (Dreipunktlagerung) konstruiert hätte. Trotz des langen Achsstandes gefallen die Wagen selbst in 360-mm-Radien durch den geringen Rollwiderstand.

Dass die Ausführungsqualität fast Kleinserien-Niveau erreicht, schlägt sich natürlich auch im Preis nieder. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Feine Detaillierung; zahlreiche separat angesetzte Teile; akkurate Lackierung und Beschriftung; geringer Rollwiderstand

KONTRA Keine Übergangsgitter; keine Dreipunktlagerung

PREIS UVP 49,90 Euro

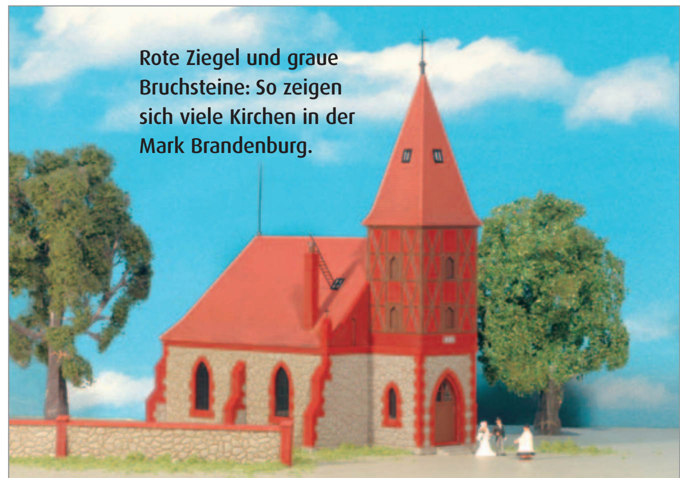
URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



Mit den neuen Zweiachsern setzt Brawa wieder einmal Maßstäbe im Großserienbau.

In sein norddeutsches Gebäudeprogramm hat Auhagen eine kleine Kirche für H0 aufgenommen.

Kirche im Dorf



Rote Ziegel und graue Bruchsteine: So zeigen sich viele Kirchen in der Mark Brandenburg.

Kleine Sakralbauten wie diese findet man in vielen Orten Nord- und Ostdeutschlands. Die neogotische Kirche ist aus Bruchsteinen und Ziegeln gebaut. Die Struktur beider Materialien ist sehr gut im Modell umgesetzt. Viele Kirchen wurden aus einer Sorte Bruchstein gebaut; so eine hatte der Bastler vor Augen. Eine farbliche Behandlung aller Teile in Bruchsteinmanier empfiehlt sich in jedem Fall.

Die Bauanleitung ist sehr gut bebildert und ausführlich. Obwohl sich einige Teile ähneln, haben sie doch kleine, aber hinreichende Unterschiede, so dass ein Fehler beim Zusammenbau so gut wie ausgeschlossen ist. Auch fügen sich alle Teile sehr gut ineinander.

Bis auf das Entgraten gelöster Teile sind keine Nacharbeiten erforderlich. Die Baugruppen sind klug gewählt, das Dach des Hauptschiffes etwa ist ein Spritzgussteil. Wie das Vorbild ist auch das Modell mit nur wenigen Schmuckelementen und weiteren Details verziert.

Passend zur Kirche oder als Stadtmauer gibt es ein Set „Natursteinmauer", das auch für TT verwendbar ist. Es besteht aus acht Bruchsteinmauerteilen, Säulen und dem Mauersims.

Für die Kirche gibt Auhagen 29,90 Euro, die Natursteinmauer 8,50 Euro als Preisempfehlung an. *Henning Bösherz*

Auf einen Blick

PRO Sehr gut ausgewähltes Vorbild; einfacher Zusammenbau; Passgenauigkeit; stimmige Proportionen; für kleine Anlagen geeignet

KONTRA -

PREIS 29,90 Euro (Kirche); 8,50 Euro (Mauer)

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Freistehende Leitungen und Armaturen und die schmalen Speichen der Räder gehören zu den Stärken der Formgebung.



Stellvertretend für die Vorgängergenerationen nehmen neben dem aktuellen Modell (rechts) eines von 1955 (links daneben) und eines aus dem Jahr 1947 Aufstellung.

Decoder-Variable und Funktionen

- Adresse (01 - 80)
- Anfahrverzögerung
- Bremsverzögerung
- Höchstgeschwindigkeit
- Lautstärke Sound
- Reset auf Werkswerte

- Sound-Funktionen nur digital
- F0 = Spitzensignal
- F1 = Rauchgenerator
- F2 = Lokpfeife
- F3 = Dampftriebwerk
- F4 = Anfahr-/Bremsverzögerung
- F5 = Geräusch Luftpumpe
- F6 = Feuerschein aus Feuertür
- F7 = Bremsenquietschen aus
- F8 = Rangierpfiff
- F9 = Dampf ablassen
- F10 = Kohle schaufeln
- F11 = Geräusch des Schüttelrostes



Da die Technik in den vergangenen 60 Jahren kompakter wurde, lässt sie sich heute unter einem vorbildgerecht dimensionierten Gehäuse unterbringen.

Die 01 gehört zu den unverzichtbaren deutschen Schnellzugdampfloks. Grund genug für Märklin, diesen Typ in H0 neu zu konstruieren.

Traditions-Modell



Im Hause Märklin gibt es viele Traditionen, die, mit geringen Abweichungen versteht sich, noch immer hoch gehalten werden. Zu diesen gehören neben der Metallbauweise auch die Modelle der Baureihe 01.

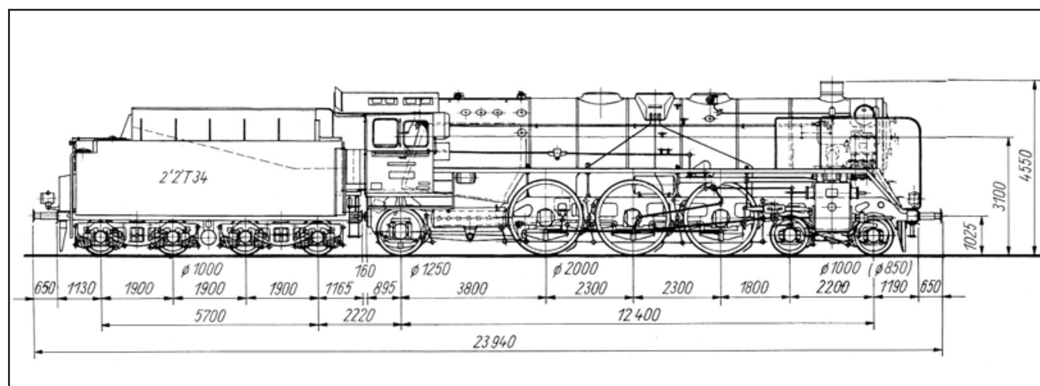
Die Alterspräsidentin, wenngleich keineswegs die älteste 01 von Märklin, ist die HR 800 N aus dem Jahre 1947. Davor steht die 1955 gebaute 3008. Die jüngste im Bunde mit der Artikelnummer 39010 rollte erst vor wenigen Wochen in Göppingen vom Band. Ab 1960 glänzte die 01 sogar mit einem serienmäßigen Dampferzeuger. Märklins neueste kann auch mit einem solchen ausgestattet werden. Ohne kommt Licht statt Rauch aus dem Schlot, weil die Abschirmung der Lampen eingespart wurde. Damit wären die offensichtlichen Einsparungen aber auch aufgezählt. So präsentiert sich die 01 mit stimmigen Proportionen und einer der Metallbauweise eigenen hochwertigen Haptik. Die Detaillierung des Kessels gefällt mit freistehenden Leitungen und Armaturen. Die aus einem Teil mit den Windleitblechen gestanzten Aufhängungen für dieselben wirken nicht ganz so gut. Die Anschriften am Führerhaus der Lok sind nicht erhaben ausgeführt, um Varianten zu erleichtern. Lokführer und Heizer finden einen eingerichteten Führerstand vor und haben im Gegensatz zum Personal der alten Modelle auch eine gute Bewegungsfreiheit am Arbeitsplatz. Der Metallrahmen weist stimmige, wenn auch etwas flache Gravuren auf, die die für eine 01 typischen Durchbrüche im Rahmen ansatzweise wiedergeben. Da der Antrieb auf die hintere Kuppelachse wirkt, hätte es sich angeboten, den Barrenrahmen darzustellen. Die Steuerung besteht weitgehend aus gestanzten Blechteilen. Die Farbgebung der Modell-Steuerung imitiert sehr gut eine betriebsverschmutzte des Vorbilds. Die Bohrungen für die Luftleitungen an den Pufferträgern sind etwas arg weit nach außen gerutscht. Die wenig vorbildgerecht aussehenden Kolbenstangen-Schutzrohre müssen leider festgeklebt werden, sonst fallen sie wieder aus den Bohrungen. Mit diesen Bauteilen schafft die Lok nur noch einen 500-mm-Radius. Den als ungravierte Platte plump wirkenden Abschluss des Drehgestells sollte man mit etwas mattschwarzer Farbe tarnen. Die Tritte der aus Blech gefertigten Aufstiege am Pufferträger weisen eine Gravur auf. Die markante Strebe zum Pufferträger fehlt, dafür sind unter den Puffern Rangierergriffe angesetzt.

Die Bremsklötze der Lok liegen in Radebene, die Sandstreurohre gefallen durch die filigrane Ausführung. Dasselbe gilt für die diversen Leitungen unterhalb des Umlaufs. Die Elektrodosen unter dem Umlauf sollte der Modellbahner mit etwas gelber Farbe absetzen. In der Seitenansicht gefallen die Räder durch das schlanke Profil der Speichen. Im Gegensatz zu den im Durchmesser zu kleinen Rädern des Vorlauf-Drehgestells registriert man bei der Schlepp- und den Kuppelachsen lediglich vernachlässigbare Maßabweichungen. Unter dem Lok-Gehäuse verbirgt sich die technische Intelligenz der Lok, sprich, der Digital-Decoder, der beim Pressemuster mit einem Soundbaustein ausgerüstet ist. Wie bei Märklin üblich, kann man der Technik durch Lösen von Schrauben im Lokboden →

Mess- und Datenblatt



01 147 der DB von Märklin in H0



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: 01147 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2006
Epoche: III
Katalognummer: 39010
Im Handel seit: Oktober 2006
Andere Ausführungen: Digital ohne Sound, Trix für DCC mit Sound
Gehäuse: Lok und Tender aus Metall
Fahrgestelle: Metall und Kunststoff
Gewicht: 549 Gramm
Spurkranzhöhen: 1,3 bis 1,46 mm
Kleinster befahrener Radius: 360 mm
Kupplung: Tenderseitig kulissengeführte Märklin-Kurzkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 389 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Mechanik

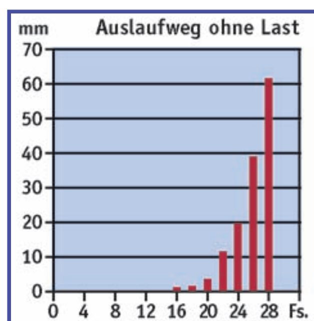
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 3. Kuppelachse
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Zwei, auf Rädern der 3. Kuppelachse
Zugkraft: Ebene: 170 Gramm (Zug mit 100 Achsen)
3 % Steigung: 150 Gramm (Zug mit 60 Achsen)

Elektrik

Stromsystem: Dreileiter-Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: „mfx"-/Motorola-Digital
Stromabnahme: Über Mittelschleifer, Masse über 14 Räder
Motor: C-Sinus-Drehstrommotor
Beleuchtung: Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd
Digitale Schnittstelle: 21-polig

Service

Gehäusedemontage: 4 Schrauben im Fahrwerkboden der Lok lösen und Gehäuse abheben.
Innenteile: Motor und eine Öffnung zum Schmieren der Schnecke sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Kolbenstangen-Schutzrohre; Luftschläuche für Pufferträger
Bedienungsanleitung: Mehrsprachige Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen und Vorbildinformationen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





Fs. = Fahrstufe
U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	23 940	275,2	278
Achsstand der Lok	12 400	142,5	143
Treibraddurchmesser	2 000	23,0	22,5
Laufraddurchm. Drehgest.	1 000	11,5	10,3
Laufraddurchm. Schleppa.	1 250	14,4	14,2
Höhe Schornstein über SO	4 550	52,3	53

Fahrwerte analog	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	7,4	<1	–
U_{Nenn}	16	134	56
V_{max}Vorbild	15,8	130	54

beikommen. Einfacher und sicherer geht es nicht.

Die Drehgestellblenden am Tender weisen scharfe Gravuren auf. Am stimmig proportionierten Metall-Gehäuse des Tenders 2'2'T34 wirken die Blechleitern und die flache Darstellung der Kohle etwas einfach. Interessanterweise scheint der Lok-Tender-Abstand bei der alten 3048 geringer, weil man die Tendertüren als Gummi-Attrappen bis fast zur Lok geführt hat. Einen ähnlichen Effekt erreicht man beim aktuellen Modell mit einer aufwendigen, verstellbaren Kulissenführung. Übrigens befährt die 01 problemlos selbst den 360-mm-Radius in der engeren der beiden Stellungen.

Die Quelle des Vortriebs ist ein C-Sinus-Drehstrommotor. Drehmomentstark und angenehm leise geht er seiner Arbeit nach. Die Endgeschwindigkeit fällt analog wie digital praxisgerecht aus und liegt in der nach NEM zulässigen Toleranz. Das minimal mögliche Tempo lässt butterweiche Kuppelmanöver zu. Wer beim Digital-Betrieb aber keine „Central Station" besitzt, wird die nervige Geschwindigkeitskurve nicht los. Mit 58 km/h, die die Maschine mit der ECoS-Zentrale von ESU in der Fahrstufe 22 (von 28) erreicht, ist die Schnellzuglok schlicht zu langsam. Mit der 6021 ist man in der neunten von 14 Fahrstufen mit 33 km/h unterwegs. Bei Märklins „Central Station" bedarf es eines Kurzausfluges ins Menü, um beim „mfx"-Decoder einen linearen Geschwindigkeitsverlauf einzustellen. Wenn man aber schon eine „Central Station" benötigt, die mehr als 16 000 Adressen verwalten kann, scheint eine decoderseitige Begrenzung auf den Raum zwischen 01 und 80 unnötig. Trotz der knapp bemessenen Schwungmassengröße ist der Auslauf noch ausreichend. Die Zugkraft in der Ebene und in der Drei-Prozent-Steigung ist super! Probleme gibt es aber,



Motor und Decoder sitzen in der Lok, der Lautsprecher findet sich unter der Platine im Tender.

wenn die Übergänge zwischen den Neigungswinkeln nicht perfekt ausgerundet sind (zum Beispiel bei Fertig-Geländen). In diesem Fall neigt die Lok bereits mit einer Last von drei Waggons zum Schleudern. Allerdings war das Vorbild auch nicht für den Betrieb auf Ablaufberg-ähnlichen Neigungswechseln gebaut. Da der Analog-Bahner keinen Nutzen von der Sound-Funktion hat, kann er zum preisgünstigeren Modell greifen. Leider ist die erwähnte Geschwindigkeitskurve auch im Analog-Betrieb wirksam. Die Sound-Lok bietet mehr Fahrspaß, weshalb Digital-Fans den moderaten Aufpreis von 50 Euro in Kauf nehmen sollten. Natürlich ist die Soundfunktion auch abschaltbar.

Wenn Sie jetzt denken, dass 339 Euro für die digitale Lok ohne und 389 Euro für eine 01 mit Sound zuviel Geld wären, dann können Sie ja mal nachschauen, was Sie für eine gut erhaltene Vorgängerlok hinblättern müssen. Da wird das aktuelle Modell fast zum Schnäppchen.

Jochen Frickel

01097 von 1955

- V_{max} bei 16 V — 175 km/h
- V_{max}Vorbild (130 km/h) — bei 11,2 V
- Auslauf aus V_{max}Vorbild — 86 mm
- V_{min} — 16 km/h bei 6,4 V
- Zugkraft Ebene/3% Steigung — 73/58 g
- Wert (nach Kolls Preiskatalog von 2005): Etwa 400 Euro

Die Fahrwerte des mehr als 45 Jahre alten Modells sind überaus respektabel. Dass die Lok nach jahrelangem Stillstand auf Anhieb zum Laufen kam, bestätigt Märklins legendären Ruf, Modelle für die Ewigkeit zu bauen. Einen Sound-Decoder braucht die Maschine übrigens nicht, da Motor und Getriebe ein recht vorbildnahes Geräusch erzeugen. Die 01 war in den 50er- und 60er-Jahren das Märklin-Traummodell schlechthin, zumal man das DB-Vorbild noch in der ganzen Bundesrepublik sehen konnte.

Kaum eine Lok polarisiert die Eisenbahngemeinde, egal ob Vorbildinteressierter oder Modellfan, so sehr wie die Class 66 aus dem Hause EMD. Das Meinungsspektrum reicht in der Regel von scheußlich bis zu höchst interessant. Einen Designpreis haben die EMD-Ingenieure nicht angestrebt, als sie ihre Class 66 1990 in Großbritannien vorstellten. Die EMD-Konstruktion ist in höchstem Maß auf Alltagstauglichkeit und Zuverlässigkeit ausgelegt. Auf Schnick-Schnack und gefällige, meist auch kostspieligere Formen wurde zugunsten der Zweckmäßigkeit gerne verzichtet. Zudem lässt das berücksichtigte niedrigere britische Lichtraumprofil die über 20 Meter lange Lok noch länger erscheinen.

Es war vermutlich keine ganz einfache Entscheidung im Hause Kato-Lemke, die Lok im Maßstab 1:160 zu produzieren, denn nicht nur das Äußere ist gewöhnungsbedürftig. Noch wird die Class 66 lediglich von ein paar Privatbahnen, etwa von der Kölner HGK, die auch das Vorbild zum Modell stellte, sowie Leasingfirmen eingesetzt und sie ist bisher nur für den Güterzug-Einsatz gedacht.

Aber die Class 66 ist ein interessantes modernes Triebfahrzeug mit Perspektive. Es ist davon auszugehen, dass noch einige Bahngesellschaften auf dieses Muster in Zukunft zurückgreifen werden und dann steht man bei Kato-Lemke längst in den Startlöchern.

Die Umsetzung des Vorbilds im Modell ist den Kato-Konstrukteuren vorzüglich gelungen. An der Maßstäblichkeit ist nichts zu mäkeln: Das Modell hat eine Länge von 134,5 Millimetern über Puffer. Das ent-

Von Kato kommt die Class 66 für die Spurweite N, den idealen Maßstab, um sie vor beeindruckenden Ganzzügen vorbildgetreu einzusetzen.



Eine gute Dreingabe ist die Kupplungsblende. Wer mit der Class 66 nicht rangiert, kann das Aussehen aufwerten.



Das Innenleben ist geprägt vom Ballastgewicht, das für einen ordentlichen Kraftschluss zwischen Rädern und Schiene sorgt.

spräche beim Vorbild, das tatsächlich 21 400 Millimeter lang ist, 21520 Millimetern. Die Kato-Lok ist somit etwa ein halbes Prozent zu lang..

Die typischen massiven Guss-Drehgestellrahmen der Class 66 sind gut nachgebildet, die Drehgestell-Detailllierung lässt wichtige Einzelteile wie etwa Achslager oder Indusi-Magnete deutlich erkennen. Die zahlreichen auffälligen Leitungen entlang des Lokrahmens, aber auch Tank und Batteriekasten wurden akribisch nachgebildet.

Auch die Lackierung des Modells ist ohne Fehl und Tadel, lediglich die Bedruckung wirkt im Bereich der gesickten Seitenwände an wenigen Stellen nicht ganz deckend, kommt ausgerechnet damit aber dem HGK-Vorbild nahe. Der Sternenkreis, Symbol für die Europakompatibilität der Lok, ist jedoch gestochen scharf. Der Schalldämpfer auf dem Dach wurde mit zarten Abgasspuren leicht gealtert.

Eine schöne Idee ist die mitgelieferte Kupplungs-Blende für all jene Modellbahner, die ihre Class 66 vorbildgemäß auf langen Strecken vor Ganzzügen einsetzen und auf eine zweite Modellkupplung verzichten können, oder für diejenigen, die ihre N-Class 66 nur in die Vitrine stellen. Die müssen aber dann auf die entscheidenden Merkmale des neuen Kato-Modells verzichten, die ganz exquisiten Fahreigenschaften.

Vor allem der Auslauf hat beim Tester einen nachhaltig positiven Eindruck hinterlassen. Aus der Höchstgeschwindigkeit von 207 km/h bei 12 Volt Spannung rollt das Kato-Maschinchen nach Stromunterbrechung noch sanft 250 Millimeter weiter. Selbst bei 6 Volt und einer Geschwindigkeit von 84 km/h reichte es noch für 50 Millimeter. An diesem butterweichen Fahrverhalten haben die beiden Schwungmassen, die sich auf der Welle des fünfpoligen Motors der N-Class 66 drehen, gehörigen Anteil. Die Stromabnahme erfolgt über alle Achsen in den beiden gefederten Drehgestellen.

Lautlos setzte sich das N-Modell bei ungefähr 2 Volt langsam, aber praktisch ruckfrei in Bewegung. Auch an der Getriebeübersetzung gibt es nichts auszusetzen, die Höchstgeschwindigkeit liegt ungefähr in den NEM-Toleranzen für N-Lokomotiven und reduziert sich bei angehängter Last. Mit einem stattlichen Zug aus 20 vierachsigen Wagen, den sie anstandslos zog, erreichte die Class 66 bei 12 Volt noch 181 km/h. Auf zugkraftsteigernde Haftreifen verzichteten die Konstrukteure.

Erwähnenswerte Geräusche waren während des Tests von der Kato-Lok nicht zu vernehmen. Auch der Preis, der bei etwa 130 Euro liegt, ist völlig angemessen. Deshalb ist nichts gegen eine Versetzung der neuen Class 66 in die Klasse der sehr empfehlenswerten N-Modelle einzuwenden. Fazit: Classenziel erreicht. *Stefan Alkofer*

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 207 km/h
- V_{max} Vorbild (120 km/h) bei 7 V
- Auslauf aus V_{max}: 250 mm
- Auslauf aus 100 km/h: 90 mm
- Anfahren: (1,9 V) 2 km/h
- Kriechen: (1,8 V) 2 km/h
- Gewicht: 89 Gramm
- Zugkraft Ebene: ›20 vierachsige Schnellzugwagen
- Hersteller: Kato/Lemke
- Nenngröße, Spur: N/9 mm
- Katalog-Nr.: K10811
- Gehäuse: Kunststoff
- Fahrgestell: Metall und Kunststoff
- Kupplung: N-Kupplung in Normschacht
- Kleinster befahrener Radius: 412 mm
- Digitale Schnittstelle: NEM 651
- Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- Schwungmasse: Zwei
- Haftreifen: Keine
- Zurüstteile: Kupplungsattrape



Die charakteristische Stirn ist gut getroffen, unter anderem die farblich abgehobenen Scheibenwischer werten das Modell auf.

WOLKE 17

Die S10.1 der Bauart 1911 stand schon lange auf dem Wunschzettel der Preußenfans. Fleischmann fertigt die Lok jetzt in Großserie für H0.

Fans preußischer Dampflokomotiven wurde auf der Spielwarenmesse 2006 beim Anblick von Fleischmanns 17.10-11 (ex pr. S10-1) warm ums Herz. „Die is ne Wolke, wa?", berlinerte ein Händler beim Anblick des Handmusters.

Das Endprodukt präsentiert sich hervorragend proportioniert und ist sogar mit Kolbenstangenschutzrohren ausgestattet. Die meisten Leitungen und Armaturen am Kessel sind freistehend ausgeführt, doch leider konnte man sich nicht durchringen, die Handräder durchbrochen darzustellen. Die Laternen hätten ruhig etwas kürzer ausfallen dürfen. Wer Schlauchkupplungen an den Pufferträgern sehen möchte, muss sich bei Zubehörherstellern umsehen. Welche Kunstfertigkeit Fleischmann bei der Verarbeitung von Kunststoff erreicht hat, demonstriert der Hersteller eindrucksvoll an den maßstäblich dimensionierten Leitungen unterhalb des Umlaufs auf der Lokführerseite. Einsame Spitze im Großserienbau sind die in Größe und Form korrekten Treibräder, die sich dank 0,6 mm hoher Radreifen problemlos mit Kleinserien-Produkten messen können. 1 mm hohe Spurkränze bei den Rädern des Vorlaufdrehgestells und 1,1 mm bei den Tenderrädern dürfen als noch zierlich gelten, zumal die umgerechneten Vorbildmaße exakt eingehalten werden. Die niedrigen Spurkränze haben keine negativen Auswirkungen auf die hervorragenden Fahreigenschaften. Dass die beim Vorbild recht kleinen Durchbrüche im Blechrahmen entfielen, fällt bei der 17 kaum auf. Schön gerieten die Nietreihen am Rahmen. Die Bremsklötze liegen in Radebene. Auf den auffälligen Kontaktpilz auf Höhe der ersten Kuppelachse kann man laut Hersteller nicht verzichten. Die aus Kunststoff- und Blechteilen zusammengesetzte Steuerung gefällt durch die filigrane Aus-



Trotz der filigranen Ausführung muss man die solide gefertigte 17 keineswegs in Watte packen.



Die Proportionen der Preußin wurden akkurat ins Modell umgesetzt.

führung und vorbildgerechte Farbgebung.

Das Lokpersonal findet einen Führerstand mit angedeuteten Armaturen vor. Mit einer kulissengeführten Deichsel sind Lok und Tender recht eng verbunden. Für Rangierfahrten ist es von Vorteil, dass die Lok auch vorne einen kulissengeführten Kupplungsschacht trägt. Beim sorgfältig gravierten Tendergehäuse sind die Aufsatzbretter des Kohlekastens bemerkenswerterweise beid-

Schnell, stark und vielseitig einsetzbar

seitig mit Holzstruktur versehen. Von gewohnter Qualität sind Lackierung und Beschriftung der beim Vorbild in Frankfurt/Oder (RBD Osten) stationierten Maschine. Zwischen Essen im Ruhrgebiet und Oppeln in Schlesien fanden sich in den 30er-Jahren die Heimat-Direktionen der 17.10-11. Bekanntermaßen das S 10-Zentrum war die RBD Berlin.

Der vorbildgerecht auch an anderen preußischen Fleischmann-Loks wie der P10 und der P8 zum Einsatz kommende Triebtender 2'2'T31,5 bietet sehr gute Fahreigenschaften. Das Höchsttempo des Modells liegt mit 172 km/h bei 12 V geringfügig über den nach NEM empfohlenen 168 km/h. Allerdings sind beim Vorbild auch Fahrten mit 150 km/h verbürgt. Die Auslauf-Werte bei Stromunterbrechung sind praxisgerecht und lassen die Maschine auch über verschmutzte Gleise gleichmäßig rollen. Die Zugkraft der H0-17 übertrifft die des Vorbildes. In der Ebene befördert die Lok 23, in der Drei-Prozent-Steigung noch 15 vierachsige Schnellzugwagen. Dabei bleibt das Antriebsgeräusch stets im Hintergrund. Bedeckt hält sich auch die Beleuchtung, die man ab einer Spannung von 6,8 V wahrnimmt. Eine sechspolige digitale Schnittstelle findet sich im Bereich des Stehkessels. Zur Digitalisierung des Modells muss man einfach nur drei Schrauben im Lokboden lösen, das Gehäuse abheben und den Brückenstecker gegen den Decoderstecker tauschen.

Fleischmann hat mit der 17 ein praxistaugliches H0-Modell mit vielen Stärken und wenigen Schwächen auf die Räder gestellt. Ein Preis von unverbindlich empfohlenen 329 Euro ist da noch zu vertreten.

Jochen Frickel

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 172 km/h
- V_{max} Vorbild (120 km/h) bei 8,3 V
- Auslauf aus V_{max} 267 mm
- Auslauf aus 120 km/h 156 mm
- Anfahren (1,4 V) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 152 g
- Zugkraft Steigung 3% 129 g
- Hersteller: Fleischmann, Nürnberg
- Nenngröße, Spur: H0/16,5 mm
- Katalog-Nr. 4117
- Andere Ausführungen: DCC-Digital mit Sound, Wechselstrom-Digital
- Gehäuse: Kunststoff
- Fahrgestell: Metall und Kunststoff
- Kupplung: Fleischmann-Kurzkupplung beidseitig in kulissengeführtem Normschacht
- Kleinster befahrener Radius: 360 mm
- Digitale Schnittstelle: NEM 651
- Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf zwei Tenderachsen; Schwungmasse
- Haftreifen: Vier
- UVP 329 Euro

Da sie dem Drehgestell beim Schwenken nicht im Weg stehen, finden sich auch Kolbenstangenschutzrohre an 17 1103.





Die phantastische Spur-0-Anlage „Merchant Row System" zog viele Zuschauer in ihren Bann.



Die Waltons lassen grüßen: Vereinigte Staaten in den späten 1920er-Jahren im Maßstab 1:87.

Am Wochenende des 14. und 15. Oktober war die Zentralschweiz fest in der Hand der Modellbahner.

Von A nach B

Von Adliswil nach Bauma führte Mitte Oktober der Pilgerweg vieler Eisenbahnfreunde, speziell der Modellbahnfreunde; von der 13. Convention der American Railroadfans in Switzerland ging die etwa 50 Kilometer lange Reise zur vierten Plattform der Kleinserie, wo überdies der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) als Schmankerl noch ein Feuerwerk mit historischen Schweizer Fahrzeugen rund um Bauma abbrannte.

Das beschauliche Adliswil vor den Toren Zürichs war fest in der Hand der US-Modellbahn-Fans. Ein paar Ami-Schlitten und Stretch-Limousinen säumten den Weg zur Ausstellung. Die Convention, die immerhin bereits zum 13. Mal stattfand, lockte wieder zahlreiche Besucher in den Adliswiler Schulkomplex. Längst ist die Convention mehr als ein Geheimtipp und weit über die eidgenössischen Landesgrenzen bekannt. Verschiedenste Sprachen und Dialekte, die in Adliswil zu hören waren, belegten dies eindrücklich.



Waldbahnen mit den kuriosen Shay- und Heisler-Lokomotiven sind immer ein beliebtes Thema für US-Modellbahner.

Und dennoch hatte sich einiges geändert seit dem letzten Treffen in der Adliswiler Schule. Vier Jahre betrug die außerplanmäßige Ausstellungs-Pause, die wegen der Modernisierung der Bildungsanstalt nötig wurde. Nicht modernisiert wurde dabei das Dachgeschoss, wo einst mehrere US-Anlagen installiert waren und in dem die legendären Layout-Tours der Convention stattfanden.

So beschränkte sich Adliswil 2006 auf mobile Anlagen und Dioramen, die die Ausstellungsmacher wieder aus ganz Europa in erheblicher Stückzahl zusammentrugen. Die Themenvielfalt der präsentierten US-Anlagen reichte wieder von der Zeit der Erschließung des Riesenlandes vor rund 150 Jahren bis zum heutigen Güterverkehr mit den gigantischen Zügen. Dicht gedrängt umringten die Besucher die Exponate oder nutzten die verschiedenen Modell- und Buchbörsen zur Suche nach dem lange ersehnten Stück.

Wer von Adliswil noch nicht überwältigt war, machte sich auf den etwa einstündigen Weg nach Bauma. Dort trafen sich, kurioserweise ebenfalls in einem Schulgebäude, 43 namhafte Kleinserienhersteller, größtenteils aus der Schweiz, und präsentierten dem interessierten sowie ausgesprochen sachkundigen Publikum die eigenen Modellbahn-Neuheiten



Foto: Armin Schmutz

Der Star des Triebwagen-Treffens war zugleich dessen Methusalem: CZm 1/2 31 von SBB-Historic.



Die Liechtensteiner Model Rail AG zeigte auf einem gewaltigen 0m-Diorama eigene Fahrzeuge.



Hui-Modellbau plant den Bau des Schweizer Neigetechnik-ICN, natürlich funktionstüchtig!

und meist auch große Teile ihres Standardsortiments. Wann hat der Modellbahnfreund schon die Gelegenheit, all die Edelschmieden wie Modellbau-Atelier Pirovino, Emmental-Modell-Bau, Model Rail AG, FRIHO-Modellbahnen, H-R-F Modellbahn-Atelier, Hui-Modellbau, um nur einige beispielhaft anzuführen, und ihre Preziosen geballt an einem Ort zu bestaunen? Dies müssen sich die zahlreichen Modellbahner gedacht haben, die die Gänge der kleinen Schule bevölkerten.

Mitorganisator Roland Born, selbst Aussteller mit seinem Modellbahnstudio, war mit der Resonanz jedenfalls mehr als zufrieden: „Etwas über 3000 Besucher sind ein großer Erfolg. Es herrschte Begeisterung auf allen Seiten, sowohl bei den Besuchern als auch bei den Herstellern.“ Und so kündigten die meisten bereits an, im nächsten Jahr wiederzukommen.



Dem Modellbau-Fachmann bei der Arbeit zuzusehen, auch das war in Bauma möglich, aber eher die Ausnahme.

Fotos (6): Frickel

Am Erfolg des Treffens in Bauma war auch der DVZO beteiligt, der wie vergangenes Jahr erneut ein erstaunliches Begleitprogramm mit dem Schwerpunkt historische Triebwagen auf die Beine stellte. *S. Alkofer*

Ein historischer PmG, gezogen vom „Aargauer Pfyl“, ex-SOB-556042, ex-WM-BDe 4/4 Nr. 2.



Foto: Armin Schmutz

Wiederbelebung

Teil 3

Dem Standort verpflichtet: Die H0-Modellbahnschau Ottbergen setzt auch exakt nachgebaut den Bahnhof Bad Driburg gekonnt in Szene.



Der Waldreichtum der Region schlägt sich auch im Güterverkehr auf der Schiene nieder: Die Stämme warten auf ihre Verladung.



Detailszenen erzählen Geschichten: Kinder sind beim Spielen erfinderisch.



Akkutriebwagen und Schienenbus tragen die Last im Nahverkehr, der auch spätabends noch für Betrieb im Kurstadt-Bahnhof sorgt.

Als der künftige Ausstellungsort Bad Driburg feststand, war für Initiator Karl Fischer klar, dass neben dem zentralen Anlagenthema Ottbergen auch die Kurstadt am Fuße des Eggegebirges ihre modellbahnerische Berücksichtigung zu finden hatte.

„Der regionale Bezug war ja von vornherein gegeben", betont Karl Fischer und spielt auf die Lage des Durchgangsbahnhofs Bad Driburg an der seinerzeitigen Kursbuchstrecke (KBS) 406 über Kreiensen, Holzminden, Ottbergen, Bad Driburg nach Altenbeken an. „Die Bad Driburger selbst wie auch die Touristen sollten natürlich ihren Bahnhof auch im Modell wiederfinden", erklärt Fischer. Und er erläutert auch sogleich, warum er und seine Mitstreiter sich bei der Verbindung beider Anlagenthemen und -teile für den Kompromiss einer in der Zusammenstellung der Phantasie gehorchenden zweigleisigen Hauptbahn nach Motiven aus verschiedenen Ecken des Weserberglands (siehe Wiederbelebung, Teil 2, MODELLEISENBAHNER 10/2006) entschieden: „Für die tatsächliche Überführungsstrecke zwischen Ottbergen und Bad Driburg hätten wir in H0 300 Meter gebraucht!" Karl Fischer lacht: →





Im gräflichen Kurpark gehört das Füttern der Schwäne und Enten zum liebsten Zeitvertreib der Jungen und Mädchen.

„Und dafür hätten wir dann doch wieder den Lokschuppen in Ottbergen gebraucht." Was bekanntlich wegen der fehlenden Infrastruktur schon beizeiten aus der Diskussion war.

Und, keine Frage, die Entscheidung für den Ausstel-



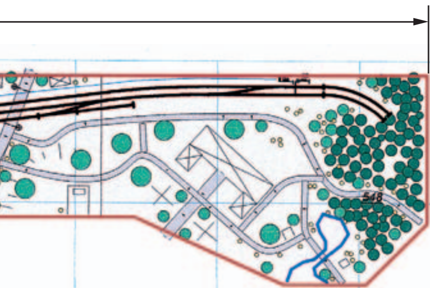
Schachmatt nach fünf Zügen? Das königliche Spiel wird auch unter freiem Himmel nicht nur von den Kurgästen Driburgs genossen.

Aha-Effekt am Rande: Der Schuppen im Schuppen

lungsstandort im ehemaligen Güterschuppen des Bad Driburger Bahnhofs darf im Nachhinein zweifellos als Glücksgriff gesehen werden. Ist doch mit dem denkmalgeschützten Sandsteinbau auch der innere Bezug zum Anlagenthema stilrein hergestellt.

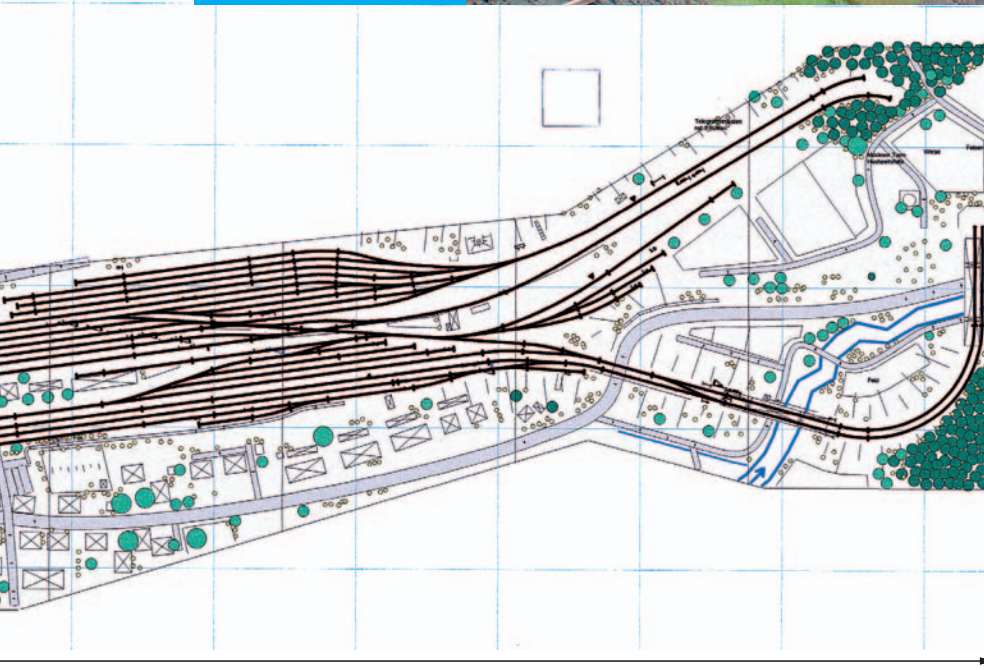
„Natürlich haben wir auf den Clou, den Güterschuppen im Güterschuppen darzustellen, nicht verzichtet", schmunzelt Norbert Sickmann, unter dessen Leitung die meisten der Originalnachbauten im Maßstab 1:87 entstanden. So auch das beeindruckende Modell des Bad Driburger Empfangsgebäudes, eines spätklassizistischen Dreiflügelbaus aus Sandstein, dessen Wirkung sich bei hereinbrechender Anlagen-Nacht noch erhöht.

Das Modell steht dem repräsentativen Original, das sich just dem Güterschuppen gegenüber auf der anderen Seite der Gleise erhebt, in nichts nach, hat gegenüber seinem heutigen Pendant sogar den Vorteil einer noch gediegenen Einrichtung. Das Original nämlich ist zwar außen mustergültig restauriert, das verwaiste und derzeit nicht zugängliche Innere macht allerdings keinen allzu vertrauenswürdigen Eindruck. Ausdruck auch der geschwundenen Bedeutung: Bad Driburg ist heute vom Fernverkehr abgekoppelt, das Empfangsgebäude wird für den hier nur noch stattfindenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) längst nicht mehr benötigt. Allein die Nordwestbahn hält hier mit ihren Triebwagen den Personenverkehr auf der heuti- →





Ausnahmen bestätigen die Regel: Für solche kurzen Übergaben ist normalerweise die in Bad Driburg stationierte Köf zuständig.



Anlagen-Steckbrief

U-förmige H0-Segmentanlage in offener Rahmen- und Plattenbauweise
Maße: Zirka 60 m²
Erbauer: 20-köpfiges Team um Karl Fischer und Norbert Sickmann
Bauzeit: Zirka 2 Jahre
Epoche: IV (1975)
System: Zweileiter-Gleichstrom
Betrieb: Digital mit Selectrix
Gleislänge: Rund 790 m
Gleismaterial: Tillig-Elite
Rollendes Material: Fleischmann, Roco, Trix, Brawa, Weinert u. a.
Anlagenthema und Vorbild: Dampflok-Bw und Zugbildungsbahnhof Ottbergen, Durchgangsbahnhof Bad Driburg an der seinerzeitigen Kursbuchstrecke 206 über Kreiensen, Ottbergen, Bad Driburg; Motive aus Weserbergland



gen Kursbuchstrecke 403 Paderborn – Ottbergen – Holzminden, der so genannten Egge-Bahn, aufrecht.

„Unser Team-Chef Gebäudebau", unterbricht Karl Fischer meinen Ausflug in die aktuelle Eisenbahnwirklichkeit, „geht nach modernsten Methoden vor."

Norbert Sickmann nickt bestätigend und erläutert: „Nach der Recherche, also dem Sichten von Plänen und Fotos aus den 70er-Jahren, dem Vermessen und Fotografieren der noch vorhandenen Originalbauten, wird jedes einzelne Gebäude mit einem CAD-Programm gezeichnet und nach dieser Vorlage fräse ich die Bauteile aus dem Werkstoff."

Als da wäre?

„Überwiegend arbeiten wir mit Polystyrol", verrät Norbert Sickmann und gesteht außerdem: „Einschlägige Erfahrungen hatte ich nicht, weder mit der Fräse noch mit dem zugehörigen Computerprogramm und eigentlich auch nicht mit Modellbau und Modellbahn!"

Ein einigermaßen verblüffendes Geständnis ob der erreichten Qualität, die selbst anerkannt kritische Modellbahn-Fans unter den Besuchern zu Lobeshymnen hinreißt!

Dass das Team um den gelernten Geologen den Gebäudemodellbau mittlerweile vortrefflich beherrscht, zeigen schließlich auch die Driburger Bahnhofsbauten, neben dem Empfangsgebäude und dem früheren Güterschuppen unter anderen auch die beiden Stellwerke der Bauart Zimmermann und Buchloh, eindrucksvoll.

Die kenne ich aus eigener Anschauung und kann beim Gang vor die Tür der Modell-

Herrschaftliches Logis: Das barocke Palais hat kein konkretes Vorbild in Bad Driburg, wohl aber der angrenzende gräfliche Kurpark.



„Schluss für heute“, ruft Tankwart Ede Schellhorn voller Vorfreunde auf den baldigen Feierabend.



Ein Triebwagen der Baureihe 624 passiert bei der Ausfahrt Driburgs Güterschuppen.

bahnschau den unmittelbaren Vergleich ziehen.

Auch der gräfliche Kurpark, zum Teil noch barocken französischen Vorbildern, zum Teil bereits englischen Landschaftsgärten folgend, ist mit seinen Kunstbauten, Stileichen und Blumenrabatten trefflich wiedergegeben. Bloß das herrschaftliche barocke Palais als Kurhaus kann ich beim besten Willen nicht dem historischen Befund der gräflichen Landhausarchitektur des Klassizismus im 60 Hektar großen, fast 200 Jahre alten Kurpark zuordnen!

„Das ist ausnahmsweise reine Phantasie und aus zwei →

Herren der Bäume: Jos Geurts und Altenbekener Eisenbahnfreunde

Fallerbausätzen entstanden", gesteht Karl Fischer entschuldigend. Was aber nicht heiße, das das immer so bleiben müsse: „Wir arbeiten ständig an Verbesserungen, Gebäude wie etwa Ottbergens Ringlokschuppen oder das Fahrdienstleiterstellwerk werden sukzessive durch noch exaktere Modelle ersetzt!"

Ein gutes Beispiel dafür, dass die Modellbahnschau-Macher ihre Ansprüche immer höher schrauben, ist die kürzliche Baumfällaktion an der Brakeler Straße in H0-Ottbergen: In den frühen Morgenstunden des 6. November 2006 legte Modellbauprofi Gerhard Dauscher selbst Hand an und die bisherige Birkenreihe um. Zur Neuanpflanzung kamen Birken von Jos Geurts.

„Unser Herr der Bäume", ergänzt Karl Fischer, der sich über die kleinen Meisterwerke des Niederländers sichtlich freut. „Inzwischen stammen alle Laubbäume unserer Modellbahnschau von ihm."

Und die Nadelbäume?

„Für das Teilprojekt Nadelbäume waren die Altenbekener Eisenbahnfreunde verantwortlich", erzählt Fischer und verrät die Zutaten des offensichtlich gesunden Nadelwalds: „Stahl, im 0,5-Millimeter-Querschnitt und auf Rolle sowie Silflor-Material von Silhouette."

Es waren und sind eben viele Hände an der wunderschönen Schauanlage im Bad Driburger Güterboden beteiligt. „Anders wäre das auch nicht in der Zeit von knapp zwei Jahren Modellanlagenbau zu bewältigen gewesen", gesteht Karl Fischer unumwunden und braucht dabei gar nicht auf die vielen kleinen Detailszenen zu verweisen, die allein schon ein Wiederkommen rechtfertigen.

„Und nicht zu vergessen unser Eisenbahnerbier, dieses süffige Schwarzbier, das zur Baureihe 44 passt", wirft Karl Fischer ein und öffnet schon mal den Verschluss des nächsten „Schwarzen Gesellen". Zum Wohl! *Karlheinz Haucke*

Teil 4 in der Mai-Ausgabe



„Mensch zieh nicht so, Du hebst ja das ganze Haus aus den Angeln", warnt Eckbert Heberlein.

Bad Driburgs Osteinfahrt: Die beiden 44 passieren das Stellwerk, Bauart Zimmermann und Buchloh.

Fotos: Tiedtke

Modellbahn Aktuell

FALLER ▸ Faller-Hof der Fernsehserie in Z



Anlässlich der 500. Folge der Südwest-Fernsehserie „Die Fallers – eine Schwarzwaldfamilie", legten die Gütenbacher ein limitiertes Fertigmodell des Fernseh-Faller-Hofs (Bild) in annähernder Z-Baugröße auf. Der Faller-Hof ist nur über den SWR-Shop (www.SWR-shop.de oder Bestell-Hotline 01805/150200) erhältlich.

PREISER ▸ Weihnachtsmann mit Schlitten in H0

Da die Rentiere streiken, musste der H0-Weihnachtsmann diesmal auf Pferde für sein Schlittengespann (Bild) ausweichen. Mit Pärchen aus drei verschiedenen Generationen, sitzenden Reisenden, einem weiteren Bauernhof-Figurenset der Epoche II/III und modernen Sanitätern mit Trage wird das H0-Sortiment vergrößert. In der Nenngröße I wird bereits die (Nicht-)Badesaison eröffnet: „Baden verboten" steht auf dem Schild, das zum Streitgespräch zwischen Badenixe und erbostem See-Anrainer führt. Stellwerkspersonal samt Mützen und Stuhl gibt's ebenso für die Gartenbahn wie die rücklings auf einem Stuhl sitzende Blondine. Info: Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 94800, Fax (09861) 948080.



ROCO ▸ Porsche-Taurus und H0-Containerwagen



Edler als ihre verkehrsroten Schwestern wirkt die in Silber gehaltene Epoche-V-182 004. Im Bild befördert sie einen mit Wechselpritschen der Willi-Betz-Spedition beladenen Container-Tragwagen Sgs 693 derselben Epoche. Info: www.roco.cc.

BRÄMER ▸ Booster für Digitalsysteme

Der Booster DBS 200 eignet sich für alle gängigen Digitalsysteme und kann auf eine maximale Leistung von 200 W bei 10 A eingestellt werden. Die Eingangsspannung beträgt 14 - 20 V. Info: Mondial, M. Brämer, Am Hünenstein 12, 26904 Börger, Tel. (05953)925974, E-Mail: braemer.mondial@t-online.de.



ROTHE ▸ EDK 80/2 der KEG in H0, TT und N

Das Modell des Eisenbahndrehkranes EDK 80/2 der Karsdorfer Eisenbahn-Gesellschaft (KEG) besteht in allen drei Baugrößen (im Foto H0-Ausführung) weitgehend aus Metall. Die Bekohlungsschaufel und Schlupfe sind als Zubehör separat erhältlich. Info: Rothe Top-Technic, Am Vogelsang 7, 16845 Neustadt (Dosse), Tel. (033970)14794, Fax (033970)14847; Internet: www.rothe-top-technic.com.



P.L. MODELL ▸ Knickkesselwagen in TT



Neu bei P.L. Modell ist der Knickkesselwagen (Bild) und ein aus dem MCi abgeleiteter Baustellenwagen. Peter Lorenz und Joachim Beckmann tun sich zusammen: Unter Federführung von Lorenz TT wird eine Eibenstock-Garnitur aus drei Hilfspersonenwagen MCi, Packwagen und der 94.20 von Beckmann TT angeboten. Info: www.lorenz-modellbahn.de.

US-Corner



Wahrhaft Großes fand sich im Athearn-Paket. Lokomotivseitig handelt es um den legendären Big Boy, der als weitgehend aus Kunststoff gefertigtes H0-Modell (Bild 1) mit analog wie digital funktionsfähigem Sound-System anrollt. Damit große Dampfloks auch adäquat mit Wasser versorgt werden, bietet der Hersteller einen 42 cm hohen, teilweise aus Metall bestehenden Wasserturm (Bild 2) an, der als Fertigmodell exakt maßstäblich umgesetzt wurde. Auch für Besitzer von Kleinanlagen eignen sich die in der Ready-to-Roll-Serie erscheinende Diesellok SD 38-2 (Bild 3) der Elgin, Joliet & Eastern von Athearn und die 4-4-0-Dampflok der Denver & Rio Grande Western, die Roundhouse produziert. Letztere weist einen Kessel aus Metall und einen digital und analog funktionsfähigen Sound-Decoder auf. Der Vertrieb der Athearn-/Roundhouse-Modelle erfolgt über Noch (www.noch.com). Kleinserienmodelle sind die in Deutschland über den Modellbahnhof Geringswalde (www.modellbahnhof-geringswalde.de) beziehbaren TT-Modelle der GP9, des Kühlwagens von Pacific Fruit Express und des Double Door Box Cars der Denver & Rio Grande Western (Bild 4).



3

3

BORN ▸ *Eilgutwagen K2d der SBB in H0*

Als Messing-Kleinserienmodell fertigt Born den zweiachsigen Eilgutwagen K2d der SBB. Die Vorbilder wurden auch häufig in Schnellzüge eingestellt. Info: Modellbaustudio Born, Kluggasse 12, Postfach 1704 CH-8640 Rapperswil, Tel. (0041)(55)2111303, Internet: www.modellbaustudio.ch.

WENZ ▸ *Gleiselemente für Spur 0*

In exakt maßstäblicher Ausführung mit S 49-Profilen und Rippenplatten der Bauart K bietet Wenz eine Weiche EW 190-1:9 an. Die Bausätze umfassen unter anderen sämtliche Kleineisen und Abachi-Echtholzschwellen. Info: Wenz-Modellbau, Schlehenweg 4/1, 74348 Lauffen, Tel. (07133)205935, Internet: www.wenz-modellbau.de.

TRIX ▸ *EVB-V100-Doppeltraktion, WAB-Taigatrommel und VT 04.5 in N*

Im Farbkleid der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) geht das Doppeltraktions-V100-Set (Bild) an den Minitrix-Start. Die Lok-Decoder verfügen über eine automatische Systemerkennung für DCC-, Selectrix- und Analogbetrieb. Als Lok 27 der Westfälischen Almetal-Bahn (WAB) rückt die jüngste Taigatrommel-Version (Bild) ins N-Bw. Als Minitrix-Jahresmodell für Profi-Club-Mitglieder wurde der VT 04.5 (Bild) gefertigt. Passend zur Porsche-Lok rollten nun im Maßstab 1:160 die Epoche-V-Autotransportwagen-Doppeleinheiten mit jeweils acht Porsche-Flitzern in die Fachhandelsregale. Die N-Digitalstartpackung mit „Mobile Station“, DB-Taurus der Baureihe 182, drei Containertragwagen, Container-Terminal-Bausatz und Schienenmaterial für ein Oval mit Umfahrgleis und Abstellgleis macht den Einstieg in die Trix-Systems-Welt leicht. Für Epoche-V-Fans unter den H0-Bahnern rollen zwei weitere Versionen der DB-Reihe 185 nach Vorbildern von „TXLogistik“ und der bei der HGK eingesetzten 185 544-4 der Mitsui Rail Capital Europe (MRCE) an. Das H0-Set „Container-Logistrix“ enthält drei DB-Containertragwagen Sdgkms mit 20-Fuß-Tankcontainern der Epoche V. www.trix-online.de.

Modellbahn Aktuell

MÄRKLIN ▸ *E 91.9 der DRG und 1020 der Mittelweserbahn in H0*



Epoche-II-Begeisterte dürfen sich auf das H0-Modell der E 91.9 (Bild) der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) freuen. Die graue E-Lok mit geregeltem Hochleistungsantrieb verfügt über einen Mfx-Decoder; Lokpfiff-Modul sowie Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung sind mit „Control Unit" oder „Systems" digital schaltbar. Gar keine schlechte Figur im blauen Kleid mit gelben Zierstreifen macht die H0-E94 als 1020 041-8 (Bild) der Mittelweserbahn (MWB). Im Nachgang zum Jubiläum der schwedischen Eisenbahnen legen die Göppinger in 1:87 ein Epoche-III-Güterwagenset mit drei offenen SJ-Waggons auf. Ein Dreierset mit Zweiachs-Kesselwagen von Henkel wirbt für verschiedene Waschmittel des Konzerns. Für die Z-Bahner unter den Insidern ist nun auch der Mittelwagen des VT 08.5 mit WM-54-Beschriftung fertig. Außerdem rollt die DB-185 im Maßstab 1 : 220 an. www.maerklin.de.

KOTOL ▸ *Postsäcke im Maßstab 1 : 87*

Die sorgfältig bedruckten Postsäcke (Bild) gibt es in Ausführungen der Deutschen Bundespost und der Deutschen Post der DDR. Durch die Verwendung eines sehr flexiblen Stoffes hat jeder Sack eine individuelle Form. Die Säcke werden in Dreier-Sets geliefert. Info: KoTol-Hobby Modellbahn, Mario Koch, Richterstr. 3, 12524 Berlin, Tel. (030)67892231, Internet: www.kotol.de.



MAKAMO ▸ *Lokschuppen*

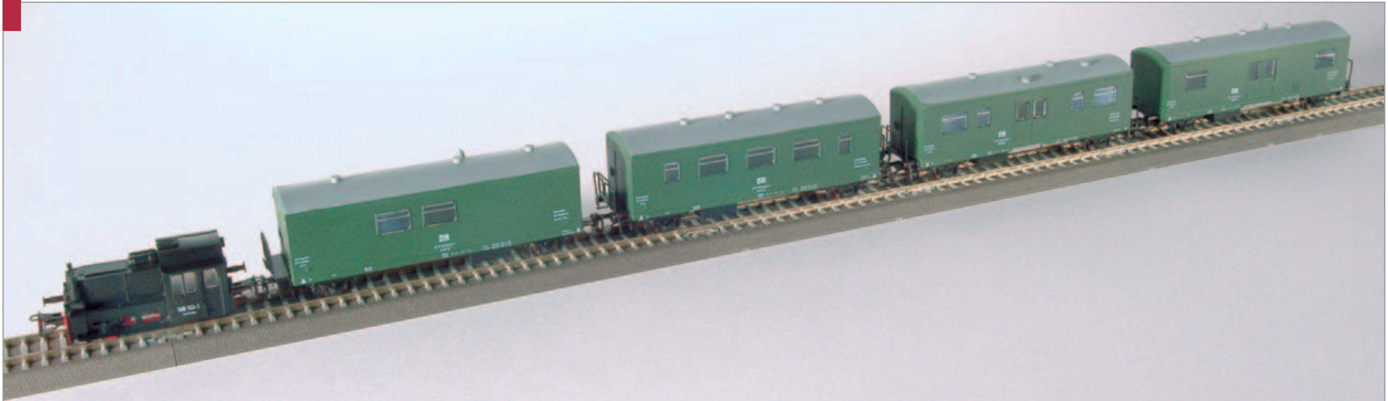
Ma Ka Mo hat Wort gehalten und liefert den Lokschuppen „Jöhstadt" in feinster Karton-Manier in den Maßstäben 1:87 (Bild in Ausgabe 12/2006, Seite 89) und 1 : 120 aus. Inhaber Walfried Fehse hat seine Firma jetzt auch online gestellt: Unter www.makamo-modellbogen.de kann das Sortiment eingesehen werden.

POSTMUSEUMS-SHOP ▸ *Wagenset Odenwald-Lieschen in H0*



Eine Sonderedition im Rahmen der Kollektion Historica ist das H0-Set des Odenwald-Lieschens (Bild). Die Packung enthält einen zweiachsigen Plattformwagen dritter Klasse, einen Ci dritter Klasse mit geschlossenen Einstiegen und einen Packwagen-Zweiachser in Stahlbauweise, allesamt mit Anschriften der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft (S.E.G.). Info: Postmuseums-Shop, Siemensstr. 5, 63128 Dietzenbach, Tel. (07243)700766, Internet www.post-museums-shop.de.

KARSEI ▸ *Hilfszug und Köf in TT*



In TT gibt es einen aus vier Wagen bestehenden Bauzug (Wagen auch einzeln erhältlich). Ein besonderes Schmäckerchen dürfte die Köf für TT sein, die in Leipzig einen vielversprechenden Eindruck machte. Info: www.karsei-modelle.de.

BRAWA ▸ *G 4/5 und bayerische Güterwagen in H0*



In hervorragender Metall-Ausführung rollte kurz vor Redaktionsschluss Brawas bayerische Güterzug-Dampflokomotive G4/5 samt zweier Epoche-I-Güterwagen an. Die Lok werden wir in der folgenden Ausgabe ausführlich vorstellen. Für IIm-Fahrzeuge liefert Brawa Metall-Radsätze (jeweils 2 Stück) mit V-Speichen Info: www.brawa.de.

SCHUCO ▸ *Audi A6 in H0*

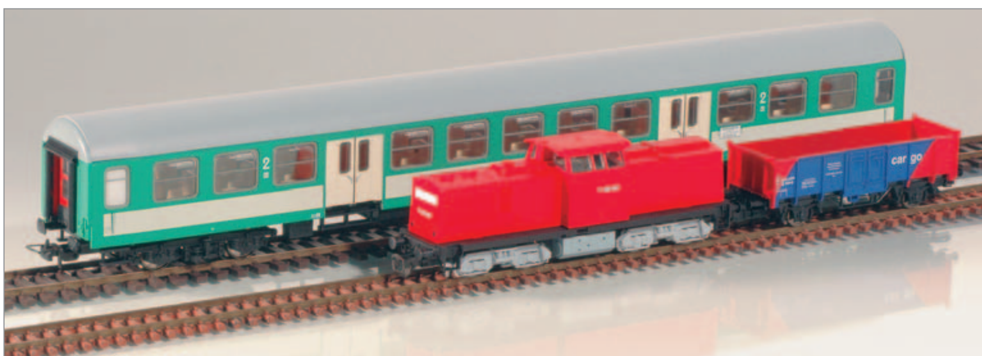
Die moderne Pkw-H0-Flotte der Fürther erhält Zuwachs mit dem Audi A6 (Bild), wie alle Modelle der Edition 1:87 weitgehend in Metalldruckguss gefertigt. Info: Dickie-Schuco GmbH u. Co.KG, Werkstr. 1, 90765 Fürth, Tel. (0911) 976504, Fax (0911) 9765415, Internet: www.schuco.de.



MODELLBAHN AKTUELL

TILLIG ▸ *Preisgünstige DR-V100 in TT*

Sämtlicher Zurüstteile beraubt, mit einer Pseudo-Epoche-III-Beschriftung und Epoche-V-Kontrastfläche versehen, aber technisch nicht vereinfacht, rollt eine DR-V 100 (Mitte) ins TT-Einstiegs-Sortiment. Den TT-Wagenpark bereichert ein Epoche-V-Materialwagen von SBB-Cargo (vorne rechts). Ein dem polnischen Bh-Reisezugwagen ähnlicher Halberstädter Mitteleinstiegswagen ergänzt das H0-Sortiment. Info: www.tillig.com.



KÜHN ▸ *Siemens-Dispo-Hercules in TT*



Mit feiner Detaillierung startet der Hercules ER 20 aus dem Siemens-Dispolok-Fuhrpark ins TT-Leben. Wer es bis 31. Januar 2007 zum Fachhändler schafft, erhält sogar noch einen Decoder N 025-P dazu. Info: www.kuehn-modell.de.

HERPA ▸ *Schiebeplanen-Sattelzug in H0*

Einen neuen Schiebeplanenauflieger befördert die Mercedes-Actros-Zugmaschine (Bild) der Kübler-Spedition durch die H0-Lande. Der ab 1982 gebaute Mercedes 190 wird von Herpa drucktechnisch überarbeitet wieder aufgelegt, womit für H0-Bahner ein typisches Auto der Epoche IV wieder erhältlich ist. Info: www.herpa.de.



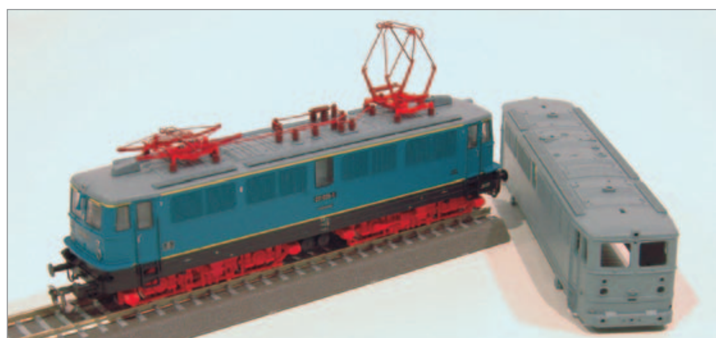
BECKMANN TT ▸ *TT-156 der DBAG*



Mit 156 002 der DB Cargo-AG präsentiert Beckmann TT aus Berlin die letzte DB-Variante der vier Einzelgänger vor deren Verkauf an die MEG. Infos: www.beckmanntt.de.

TT-DEPOT ▸ *S-Bahn-211 in TT*

Das TT-Depot lässt auf Basis von Kühns TT-211 ein authentisches Modell einer S-Bahn-Maschine fertigen. Info: TT-Depot Krebs. 53547 Leubsdorf, Im alten Hahn 15, Tel. (02644)807586.



VK ▸ *Strohtransportwagen in H0*

Mit Zwillingsreifen und Kotflügeln ausgestattet ist der zweiachsige H0-Heutransport-Anhänger (li.). Beim Pritschenwagen ist die Bretterstruktur auch auf Ladefläche und Innenwänden graviert. Weitere Neuheiten sind der Schilderwagen mit Kartoffelwerbung (re.) und der Partyservice-Kofferanhänger mit beiliegendem Kühlaggregat (Mitte). Info: Veit Kornberger Modellbahnzubehör, Tel. (02102) 66921, Internet: www.vkmodelle.de.



FLEISCHMANN ▸ *E 19 und Schlafwagen in N*



Wie üblich vor Weihnachten rollen die Triebfahrzeug-Formneuheiten kurz hintereinander an. Den Anfang machte die BR 17 in H0 (Test ab Seite 78). Daneben lieferte Fleischmann die E 19 (Bild vorne rechts) in N aus, die wir in der kommenden Ausgabe ausführlich vorstellen. Die H0-141 (Bild hinten) der DB ist nach Epoche IV beschriftet und wird erstmals mit einem Sound-Decoder geliefert. Der auch im N-Jahressonderset „Mitropa" enthaltene Epoche-II-Schlafwagen (Bild vorne links) trägt vorbildgerecht dreiachsige Drehgestelle. Für Nachtfahrten in der Epoche III ist der neu konstruierte DB-Schlafwagen WLAB4üm prädestiniert. Info: www.fleischmann.de.

HORNBY

▸ *Staubgut-Silowagen Ucs in N*

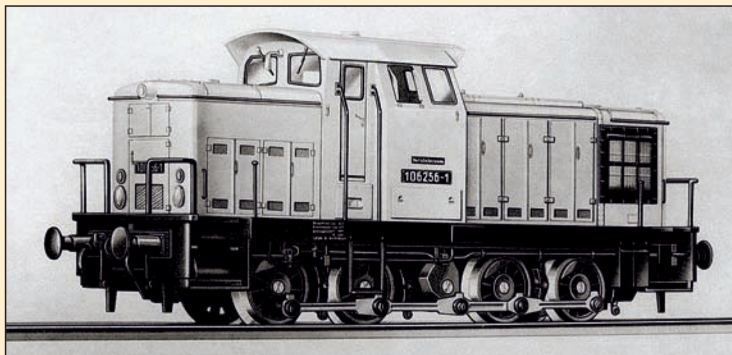
Neu ist vor allem die Arnold-Verpackung, aber nach Angaben der Hornby-Gruppe wurden auch alle jetzt ausgelieferten N-Modelle gründlich überarbeitet. Dazu gehören der Staubgut-Silowagen Ucs, den es in Versionen der SBB und der DB (Bild) gibt, der sorgfältig bedruckte gedeckte DB-Güterwagen Tnfhhs für Fischtransporte und ein zweiachsiger SBB-Epoche-V-Kesselwagen der CU Chemie Uetikon AG. Info: Hornby Deutschland GmbH, Steinschrotweg 7, 96450 Coburg, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124.



MODELLBAHN AKTUELL

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 25 JAHREN: BR 106 – Messeneuheit in H0



● **Lange Zeit haben die Modellbahnfreunde in der DDR auf d i e Rangierlok in H0 gewartet, zur Herbstmesse 1981 wurde sie endlich vorgestellt: Die Baureihe 106. Immerhin wurde deren Vorbild, die verstärkte und verbesserte V 60.10, seit 1964 in so großer Stückzahl gebaut, dass die DR nach 106 999 die Baureihennummer 105 vergeben musste. Hersteller des Modells war seinerzeit „VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau (ehemals VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau)", wie dem „modelleisenbahner" 1/1982 zu entnehmen ist. Bis dato ungewöhnlich war, dass Teile wie Scheibenwischer und Signalhörner zur Montage beigelegt wurden. Ansonsten kam das Modell bei der Beurteilung sehr gut weg und war trotz seines für DDR-Verhältnisse stolzen Preises von 67 Mark ein Renner. Noch heute ist das Modell, technisch aufgewertet, in zahlreichen Varianten bei Gützold im Angebot.**

DEUTSCHES TECHNIKMUSEUM

„Spiel mit Technik"

● Ist sie nun für Kinder oder für Erwachsene, die beim Anblick der Exponate die Kindheit noch einmal erwecken hilft? Die Rede ist von einer Sonderausstellung im Deutschen Technikmuseum Berlin mit dem Titel „Spiel mit Technik". Die Exposition entstand in enger Kooperation mit dem Technischen Museum Wien und zeigt einen Querschnitt vom barocken Automaten hin zu Roboter und Computerspiel. Aber nicht nur diese Technik wird präsentiert oder lädt zum Spielen ein. Auch Märklin-Modellbaukästen, Puppenhäuser oder eine Carrera-Autorennbahn sind ausgestellt. Besonderer Clou ist die Kofferanlage von Wolgang Faller in Spur N. Diese wurde hier im MODELLEISENBAHNER bereits präsentiert und erregte damit die Aufmerksamkeit der Ausstellungsmacher. Die Schau läuft bis zum 29. April 2007 im Deutschen Technikmuseum Berlin, Trebbiner Straße 8, Dienstag bis Freitag 9 bis 17.30 Uhr, Sonnabend, Sonn- und Feiertag 10 bis 18 Uhr. Info: www.dtmb.de. *ve*



Foto: V. Emersleben

Wolfgang Fallers N-Anlage im Koffer verführt zum Staunen. Das gute Stück stellten wir in Heft 7/2006 vor.

ASOA/PETAU

Gemeinsamer Vertrieb

● Im November entschlossem sich Asoa und Petau, das Petau-Programm für Spur I über Asoa zu vertreiben. Auch wurden erste Neuheiten entwickelt: So-Signale (Kennzeichen) und Zurüstteile für den Märklin-GI 11. Info: www.asoa.de.

SINSHEIM

Echtdampf in fünf Hallen

● Schon zum 11. Mal wird Sinsheim zum Mekka aller Echtdampf-Freunde. Die Schau gilt als größte ihrer Art und läuft vom 12. bis 14. Januar 2007. Info: www.echtdampf-hallentreffen-messe.de.

JUBILÄUM IM NORDEN

75 Jahre MEHEV

● Der Modelleisenbahn Hamburg e.V. (MEHEV) feierte am 10. November seinen 75. Geburtstag. Im Jahre 1931 hatte der heutige Verein mit dem organisierten Modellbahnhobby begonnen. Nach dem Zweiten Weltkrieg baute der Verein im Museum für Hamburgische Geschichte Europas größte öffentlich zugängliche Spur-I-Anlage. Nachgebildet wurden der Bahnhof Hamburg-Harburg und die Pfeilerbahn mit den ehemaligen Haltepunkten Norderelbbrücke und Oberhafen.



Foto: Brüggemann

(Hamburg) Der Vorstand von MEHEV steht stolz vor seiner neuen Lok von der Firma Bockholdt, einem Modell der Baureihe 132 der Reichsbahn.

Gerhard A. Beyer, der BDEF-Vorsitzende, kam eigens angereist und verlieh dem Ehrenvorsitzenden Willy Ganther die Ehrennadel in Gold. Beyer hob hervor, dass es sich beim MEHEV um den ältesten deutschen Eisenbahnverein handeln dürfte. Die Konzernbevollmächtigte der DB für Hamburg und Schleswig-Holstein, Ute Plambeck, kam mit ihrem Vater, einem Lokführer im Ruhestand, zudem ein alter Freund des Vereins. Ute Plambeck hob die Originaltreue der Anlage hervor und stellte fest, dass nicht nur die große Eisenbahn unter dem rollenden Rad bauen müsste, sondern auch die kleine MEHEV-Anlage. Während 1949 der Eröffnungszug wegen eines Defekts ausfiel und fast alle Mitglieder in ihren Sonntagsanzügen unter der Anlage verschwanden, fuhr der Jubiläumszug mit der neuen Reichsbahn-132 der Firma Bockholdt, dem größten Geburtstagsgeschenk im Jahr 2006, problemlos. Der größte Wunsch des Vereins für die Zukunft ist, neue Mitglieder zu bekommen.

Lars Brüggemann

NACHRUF AUF FRANZ JERUSALEM (†)

Die Harmonie der Dinge

● Franz Jerusalem, einer der bedeutendsten Modellbaupioniere im Westen Deutschlands, nach dem die von ihm erfundene Baumdrillmethode benannt wurde, ist tot. Er starb im hohen Alter von 86 Jahren, bis zuletzt aktives Mitglied des MEC Aachen. Einer seiner treuesten Weggefährten erinnert sich: „Es muss im Jahr 1951 gewesen sein, als ich bei Schefer-Prinz, dem damals bekanntesten Spielwarengeschäft in Aachen, an der Märklin-Theke Franz Jerusalem kennenlernte. Da er nur wenige Schritte entfernt wohnte, wo er sein Musikhaus führte, kam es zu einem Besuch in seinem Keller, der auch Instrumenten-Werkstatt war. Wegen der räumlichen Enge präsentierte mir Franz Jerusalem Anlagensegmente, die, aneinandergesteckt, eine Bahnhofseinfahrt mit Bw ergaben. Dieses Prinzip ist heute als Modultechnik vertraut.

Noch beeindruckender war damals für mich, dass die Märklin-Blechgleise erst auf den zweiten Blick als solche zu erkennen waren. Geschickt war der Gleiskörper durch die Landschaftsgestaltung kaschiert und unterfüttert, so dass das Fahrgeräusch der Lok kaum wahrnehmbar blieb. Selbstgefertigte, bis ins kleinste Detail maßstäblich korrekt gestaltete Gebäude rundeten das Bild ab. Ich beschloss, Franz Jerusalem nachzueifern.

In den Folgejahren gab es noch etliche Besuche in seinem Bastelkeller und Begegnungen mit phantastischen Neuschöpfungen. 1959 kam es zur Gründung des Modell-Eisen-Clubs (MEC) Aachen. Doch es fehlte ein Clubraum. Franz Jerusalem zögerte nicht lange und stellte seine Werkstatt samt Werkbänken und bestem Werkzeug zur Verfügung. Er entwarf den Gleisplan für einen großen Bahnhof, der allerdings erst komplett präsentiert werden konnte, als der MEC im Bahnhof Aachen-Rote Erde einen Clubraum bekam.

Bei der Erweiterung der Clubanlage war es wieder Franz Jerusalem, der bei der Landschaftsgestaltung Maßstäbe setzte. Sein wichtigstes Vermächtnis ist, was ich als ersten Jerusalemschen Lehrsatz bezeiche: Die Harmonie der Dinge zueinander. Seine maßstäblichen Modellbäume, in seiner speziellen Drilltechnik hergestellt, fanden große Beachtung, nicht minder seine Burgen und Kirchen.

Bei all seinem Können und seinen bahnbrechenden Ideen, die zum Teil auch von der Industrie übernommen wurden, blieb Franz Jerusalem stets bescheiden. Lob, das er auf Ausstellungen erfuhr, tat er mit den Worten ab: Ich kann et eben!



Franz Jerusalem (†) setzte auch mit seinem Burgenbau Modellmaßstäbe. Einige seiner trutzigen H0-Bauten haben auf der Clubanlage des MEC Aachen einen würdigen Platz gefunden.

In den über 50 Jahren, die wir uns kannten, habe ich nicht nur viel von ihm gelernt, sondern auch bei gemeinsamen Reisen den Menschen Franz Jerusalem kennengelernt. In Zweiergesprächen offenbarte er sich, erzählte aus seiner Jugend, von der unseligen Nazi- und Kriegszeit, dem Russland-Feldzug, den er in erster Linie als Panzerfahrer des führenden Kommandanten erlebt hatte, um alsbald das Thema zu seiner geliebten Frau Anna zu wechseln.

Franz Jerusalem, mit der gelegentlich rauen Schale, war ein empfindsamer Mensch. Er nannte mich seinen Freund.

Ich habe einen Freund verloren."

7. November 2006 *Rolf Siedler*

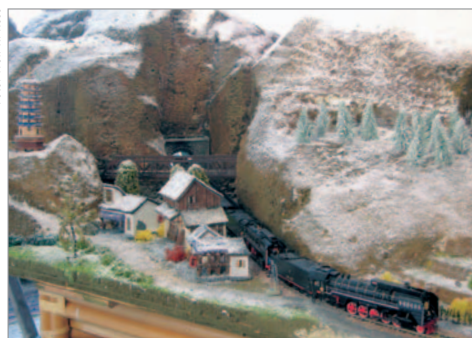


Foto: Wolf R. Ross

● ***Dampf in China:** Im Rahmen der Ausstellung mit Bildern des chinesischen Eisenbahnfotografen Huang Qingjun (siehe MODELLEISENBAHNER 12/2005) präsentiert das DB-Museum Nürnberg auch die nach Motiven aus der inneren Mongolei gestaltete H0-Modellbahnanlage (Bild) des Huang-Freundes und Bielefelder Berufsfotografen Wolf R. Ross. Die Ausstellung dauert bis zum 1. April 2007.*



MESSE-KALENDER

12 – 14. JANUAR 2007:
11. Echtdampf-Hallentreffen, Sinsheim.

01. – 06. FEBRUAR 2007:
Internationale Spielwarenmesse, Nürnberg.

15. – 18. MÄRZ 2007:
Faszination Modellbau, Sinsheim, Messe.

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,80 €
Jahres-Abonnement
Inland: 44,40 €
Schweiz: 85,70 sFr
EU-Länder: 55,60 €
Andere europäische Länder: 62,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
DPV Network
Düsternstraße 1-3
20355 Hamburg
Telefon (040) 37 845-62 61
Fax (040) 37 845-96 261
E-Mail: network@dpv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Westfalenbank Bochum, Konto 100 081 25, BLZ 430 200 00, IBAN DE 03430200000010008125, Swift-Code WEBODE 33
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28

VGB Verlagsgruppe Bahn

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



Foto: Emersleben

AUSTAUSCHTEIL

In einer spektakulären Aktion wurde das zentrale Element der Hochbrücke bei Hochdonn in 72 Stunden ausgewechselt.



Foto: Emersleben



Foto: Scheuch

VINDOBONA: VOM SVT ZUM EUROCITY

Am 13. Januar 1957 startete die Schnelltriebwagenverbindung Wien – Berlin über Prag und zurück. Für den Vindobona stellten DR, ÖBB und ČSD im Laufe der Zeit verschiedenste Triebwagenganituren. Seit 1979 fahren lokbespannte Züge.

Außerdem

Bewegung

Edler Hirsch in N

Dampf aus China

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

LICHT-SPIELE

Vier Franzosen gestalteten eine detailreiche Spur-0-Rangieranlage nach amerikanischen Motiven.



Foto: Frickel



Foto: Reinmuth

SCHWER AUF DRAHT

Opplingen in Stücken, Teil 7: Die Oberleitung hält Einzug auf Ralf Reinmuths Segmentanlage.

Das Februar-Heft erscheint am **17. Januar** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

ERFOLGSMODELL

Entwickelt für den Arlberg, wurde die BBÖ-Reihe 170 zur meistgebauten Gölsdorfer Dampflokomotivkonstruktion.



Foto: Luft